ક્રપલ

સ્ક્વૉડ ડ્રીલ.

કીંમત રૂ૦-૫-૦

સ્કવોડ ડ્રીલ,

અનઆર્મ્ડ પોલીસ માટે.

પ્રસીદ્ધ કરનાર.

પ્રાણલાલ કેશવલાલ.

અમદાવાદ.

કલાર્ક પોલીસ સુપ્રીટિન્ડેન્ટ સાહેબની ઓફીસ.

અમદાવાદ.

મામાની હવેલી મધ્યે યુનાઈટેડ પ્રીન્ટીંગ અને
જનરલ એજન્સી કંપની "લીમીટેડ" ના પ્રેસમાં
રણછોડલાલ ગંગારામે છાપી.

કીંમત રૂ૦-૫-૦

સને ૧૮૯૮

DEDICATED BY PERMISSION

TO

R. P. LAMBERT Esquire,

District Superintendent of Police.

Ahmedabad.



પ્રસ્તાવના.

પોલીસના માણસોએ ભેગા કેવી રીતે ચાલવું, ટર્ન કરવું, વ્હીલ કરવું, ને ફોર્મેફોર્સ કરવું, ટુંકામાં એકી વખતે બધાએ તેજ કામ કરવું તે અગત્યનું છે. સીપાઈ લોકોની તુકડી કદમ મળે તેવી રીતે ચાલવાથી તેમની પોતાની પરિક્ષા થાય છે. જ્યારે કદમ ગળતાં નથી, ત્યારે તુકડી તદન બેડોળ દેખાય છે; એક સીપાઇનો હાથ બીજા સીપાઇને અથડાય છે; વળી એક સીપાઇના પગની ઠેશ બીજા સીપાઇને વાગે છે; હાથમાં હથિઆર હોય તો તે પણ અથડાય છે. આ હરકતો દુર કરવા સારૂ ડ્રીલ શીખવાની તેમને અવશ્ય જરૂર છે. અનઆર્મ્ડ પોલીસના માણસોને આર્મ્ડ પોલીસનાં માણસો માફક બંદુકનો ઉપયોગ નહી કરવાનો હોવાથી તેમણે પૂરી ડ્રીલ શીખવાની જરૂર નથી, પણ સ્કવોડ ડ્રીલ શીખવાની જરૂર છે.

૨. તે ખોટ પૂરી પાડવાને કમ ભાગ્યે ગુજરાતી ભાષામાં એક પણ ચોપડી નહીં હોવાથી, અને ડ્રીલ શીખનાર ઉત્સાહીને પોતાની મુરાદ બર લાવવાને કાંઈ સાધન નહીં હોવાને લીધે મન મારીને બેશી રહેવું પડે છે. અં-

ગ્રેજી અને હીંદી ભાષામાં કેટલી ચોપડીઓ છે, પરન્તુ તે ભાષાઓ પોલીસના સૈંકડે ૯૦ ટકા જેટલા માણસોને વાંચવી તથા સમજવી મુશકેલ હોવાથી તેમજ તે ચોપડીઓની કીમત ભારે હોવાથી તેનો ઉપયોગ ભાગ્યેજ થતો જોવામાં આવે છે. આર્મ્ડ માણસો જેને વધારે ડ્રીલની જરૂર તે લોકોમાંના થોડાનેજ ગુજરાતી લખતાં વાંચતાં આવડતું હોવાથી અંગ્રેજી તથા હીંદી ચોપડીઓનો ઉપયોગ કરવાની તેમના તરફથી આશા રાખવી તે કેવળ નીરર્થક છે. વળી અનઆર્મ્ડ પોલીસનાં માણસોને ફકત સ્કવોડ ડ્રીલનીજ જરૂર તેમની પાસેથી પૂરી ડ્રીલની ચોપડી ખરીદ કરવાની આશા રાખવી તે પણ નકામું છે. મુળે પગાર થોડો ને તેમાં વળી મોંઘી કીમતની ચોપડી, અને તેના અમુક ભાગનોજ ઉપયોગ, એટલે તેવી ચોપડી ખરીદ કરવાને માણુસ આંચકો ખાય તેમાં કાંઇ નવાઈ નથી.

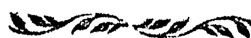
૩. ઉપરની હરકતો ઉપર ધ્યાન ખેંચાવાથી સોંઘી અને સમજાય તેવી રીતની સ્કવોડ ડ્રીલની ગુજરાતી ભાષામાં ચોપડી બનાવવાને પ્રયત્ન કરવામાં આવેલો છે. વળી ગુ

જરાતી ભાષામાં આવી જાતની ચોપડી બનાવવાનો પહેલો પ્રયત્ન હોવાથી કેટલીક જાતની ખામીઓ આ ચોપડીમાં હશે, તે ભૂલો જો બતાવવામાં આવશે તો તેનો આભાર સહીત સ્વીકાર કરવામાં આવશે.

૪. સદરહુ ચોપડી બનાવવામાં "ઈનફન્ટ્રી" ડ્રીલની ચોપડી ઉપર આધાર રાખવામાં આવેલો છે તેમજ રેક્રુટોને શીખતાં માલુમ પડતી હરકતો દુર કરવા સારૂ ખુલાસેથી લખવામાં આવેલું છે.



સ્કવોડ ડ્રીલ.



જનરલ રૂલ્સ.

૧. રેક્રુટોને કેવી રીતે તાલીમ આપવી—ડ્રીલ માસ્તરે પોતાના હુકમો સાફ, ગંભીર અવાજથી અને ટુંકામાં આપવા જોઇએ. રેક્રુટોની શીખવાની શકતી ઉપર નજર રાખી શીખવવું જાઇએ. કેટલાક સખસો બીજા કરતાં તાકીદથી શીખે છે, ને કેટલાકને શીખતાં વાર લાગે છે. માટે ધીમેથી શીખનાર ઉપર નકામો ગુસ્સો કરી તે ઘભરાવવો નહીં; પણ શાંતપણે શીખવવું. તુકડી વચ્ચે કોઇ પણ રેક્રુટને વારંવાર હલકી ભુલો માટે ઠપકો આપ્યાથી તે કામ કરવામાં શરમાઈ જાય છે ને પછી નઠોર થઈ કામ કરી શકતો નથી.

રેક્રુટ લોકો એક ભાગ શીખી રહે ત્યારે તેમને બીજો ભાગ શીખવવો જોઇએ.

૨. એકી વખતે ઘણીવાર સુધી અને લાંબી ડ્રીલ શીખવવા કરતાં થોડા વખત સુધી વારંવાર શીખવ્યાથી શીખવનાર અને શીખનાર થાકી જતા નથી. જુદું જુદું

શીખનાર માટે જુદી જુદી સ્કવેાડેા બનાવવી અને ચાલાક શીખનારને એક કામ શીખી રહે એટલે ઉપલી સ્કવેાડમાં મુકવેા.

૩. રેક્રુટેા એક બીજાને ડ્રીલ શીખવે ને શીખે તેવી રીત દાખલ કરવી જોઇએ; તેથી તેઓ એક બીજાની ભૂલેા સુધારી પેાતે બીજાથી ચઢીયાતા છે એમ બતાવવાને પ્રયત્ન કરશે. વળી તેઓને પેાતાની સ્કવેાડની ડ્રીલ લેવાનેા હુકમ કરવેા; આથી કરી તેમની શરમ તુટી જઇ તેઓ ડ્રીલ માસ્તર તરીકે કામ લેવાને લાયક થશે.

૪. હુકમ સર્વે લેાકેા સાંભળે તેવી રીતે મેાટા અવાજથી અને ચેાખ્ખી રીતે બેાલવા. વર્ડકમાન્ડ (હુકમ) એક શબ્દનેા હેાય છે, ને તેની પહેલાંના શબ્દેા કેાશન (સંજ્ઞા) ના હેાય છે; માટે કેાશન બેાલી થેાડીવાર પછી હુકમ આપવેા જેમકે “ હાફ્રાઇટ–ટર્ન, ” “ ક્વીક–માર્ચ ” વિગેરે, વિગેરે.

૫. જ્યારે સ્કવેાડ ચાલતી હેાય ત્યારે જે પગલું પુરૂં થએ કામ કરવાનું હેાય તે પગલું પુરૂં થવા આવે તે વખતે હુકમ આપવેા જોઇએ.

૯. ઓફીસર લોકોને હુકમ આપવાની ટેવ પાડવી જોઇએ. પહેલાં ડ્રીલ માસ્તર હુકમ આપે ને તે પ્રમાણે ઓફીસર હુકમ આપે તે રીત સૈાથી સારી છે.



સ્કવોડ ડ્રીલ વીથ ઇન્ટરવલ્સ.

સ્કોવડની બનાવટ—હાથ લાંબો કરે તેટલું અંતર રાખી સાથે સાથે કેટલાક માણસોને ઉભા રાખવા. આવી રીતે ઉભાં રહેવું તેનું નામ " સ્કવોડ વીથ ઈન્ટરવલ્સ " કહે છે.

૨. જો વધારે માણસો હોય તો સ્કવોડને બે હારમાં ઉભી રાખવી; પણ પાછલી હારનાં માણસોને ખાલી જગા રહે તે ઠેકાણે ઉભાં રાખવાં જેથી કરી માર્ચિંગ વખતે દરેક માણસ નીશાની પકડી ચાલી શકે.

૩. રેક્રુટ લોકો ડ્રેસીંગ શીખે ત્યાં સુધી તેમને ડ્રીલ માસ્તરે લાઈનમાં ગોઠવવા અને જ્યારે ડ્રેસીંગ શીખે ત્યારે તેઓને પોતાની મેળે રાખેલું અંતર દુરસ્ત કરવાનું શીખવવું. પછી જ્યારે આગળ ઉપર સેકશન ૨૧ સુધી શીખે ત્યારે તેઓ જાતે સીંગલરેન્કમાં ઉભા રહે તેવું શીખવવું.

૪. સ્કવોડના લોકોને એક બીજા સાથેનું અંતર કાયમ રાખવાનું શીખવવું; અને તેમને આરામ લેવા માટે ઉભા રાખ્યા હોય ત્યારે તેમને રેન્કમાંથી બહાર નીકળી ફરવા દેવા જોઇએ; ને ફોલ-ઈનના હુકમ ઉપર તેઓ પહેલાં

જેવી રીતે ઉભા હતા તેવી રીતે ઉભા રહે તેવું પણ શીખવવું જોઇએ.

૫. બનતા સુધી સેકશન ૨૧ સુધી રેક્રુટોને એકે એક શીખવવું જોઇએ.



સેકશન. ૧.

પોઝીશન ઓફ ધ સોલજર.

(સીપાઇએ ઉભા રહેવાની ઢબ).

સીપાઇએ ઉભા રહેવું તે એક અગત્યની બાબત છે. જો સીપાઇ બરોબર રીતે ઉભો રહે તો સામા માણસ ઉપર રૂવાબ પડે છે એટલુંજ નહી પણ તેથી તેની પોતાની પરિક્ષા થાય છે.

સીપાઇએ પોતાના ખભા તથા બદન સામેની બાજુ તરફ બરોબર ચોરસ રાખવાં. પગની એડીઓ એક હાર-માં મેળવેલી, ઘુટણ સીધાં, પંજા બહારની બાજુ તરફ *૪૫ ડીગ્રીનો ખુણો પડે તેવી રીતે છેટે વળે-

* એક ચક્કરનો આઠમો ભાગ અગર અડધો કાટ-ખૂણો તે ૪૫ ડીગ્રી.

ધા રાખવા; હાથ તંગ નહિ રાખતાં છૂટા લટકતા રાખવા. કુણીઓ લગાર પાછલી બાજુ, હાથ કુણીથી જરા વાંકા, આંગળીઓ અંગુઠા સાથે મળેલી અને જાંગની સાથે નીચેના ભાગથી અરાડેલી રાખવી. છાતી લગાર આગળ રાખવી અને કુલા લગાર દાબીને તંગ રાખવા. શરીર લગાર આગલી બાજુએ ઝુકેલું એવી રીતે રાખવું કે પોતાનું તોલ પગના પંજા ઉપર રહે. માથું લગાર પાછળની બાજુએ નમેલું રાખવું અને દાઢી અંદર બાજુએ દબાએલી રાખવી; એવી રીતે માથું ટટાર રાખવું. નજર સીધી રાખવી.

સેકશન. ૨.

સ્ટેન્ડ એટ ઇઝ.

(આરામથી ઉભા રહેવું)

૧. બાય નંબર્સ.

કોશન—સ્ટેન્ડ એટ ઇઝ—બાય નંબર્સ.

ડ્રીલ માસ્તર વનનો હુકમ આપે એટલે બન્ને હાથ છૂટા મુકી કુણીથી ઉચા કરવા. ડાબો હાથ કમર સુધી ઉચો લાવી ક-

થેલી આકાશ તરફ રાખવી. અંગુઠો આંગળીઓથી છેટો રાખવો ને અંગુઠા શીવાયની આંગળીઓ ભેગી રાખવી.

વન— જમણો હાથ જમણી તરફની છાતી સુધી ઉંચો લાવવો તે એવી રીતે કે હથેલી ડાબી તરફ લગાર ત્રાંસીને અંગુઠો આંગળીઓથી જૂદો રાખવો. અંગુઠા શીવાયની આંગળીઓ ભેગી રાખવી. બન્ને હાથની કુણીઓ પડખાંને અરાડી રાખવી.

ને પછી ડ્રીલ માસ્તર ટુ નો હુકમ આપે એટલે જમણા હાથની હથેલી ડાબા હાથની હથેલી ઉપર શેકહેન્ડ કરતા હોય તેની માફક મારવી અને મારતાના સપાટે જમણો હાથ ડાબા હાથ ઉપર બહારની બાજુ તરફ, અને ડાબો હાથ જમણા હાથની અંદર અં-

ડુ— દરની બાજુ તરફ ફેરવવો* ને પછી બન્ને હાથ આવી રીતે ભેગા રાખી જ્યાં સુધી પહોંચે ત્યાં સુધી લટકતા રાખવા. હાથને લટકતા રાખતી વખતે જમણો પગ છ ઇંચ યાને આશરે આઠ આગળ પાછો ખેંચી ડાબા પગની એડીને જમણા પગનો ખાડો અરાડવો; અને ડાબા પગના ઘુટણમાં જરા વાંક આપવો.

સ્ટેન્ડ એટ ઇઝ થી સીપાઈ ઉભો રહે ત્યારે તેના અવયવો કેવી રીતે રહેવાં જોઇએ ? શરીરને આરામીઅત, શરીર લગાર આગળ ઝુકાએલું, ને તેનો સઘળો ભાર જમણા પગ ઉપર, હાથ બન્ને લટકતા—જાણે અવળા ડાબા હાથની જમણા હાથથી હળવે રહીને શેકહેન્ડ કરી હોય તેવી રીતે—જમણા હાથનો અંગુઠો ડાબા

---

* આ વખતે ડાબા હાથના પાછલા ભાગ ઉપર જમણા હાથની શેકહેન્ડ જેવું આવશે. બન્ને હાથના અંગુઠા ભેગા થશે તે એવી રીતે કે ડાબા હાથના અંગુઠા અને તેના સાથેની આંગળાંની વચ્ચે જમણા હાથનો અંગુઠો આવશે.

હાથના અંગુઠા અને તર્જનીની વચ્ચે, ને તે અંગુઠાનો ચતો ભાગ ડાબા હાથની હથેલીને લાગેલો, ડાબા પગને જરા વાંક આપેલો એવી રીતે જોઇએ.

પોતાનું શરીર બેડોળ ન દેખાય તેની આ વખતે સીપાઇએ સાવચેતી રાખવી.

સ્કવેાડ— એટેનશન—	એટેનશનનો હુકમ થાયકે ચાલાકીથી પહેલી સેકશનમાં બતાવ્યા મુજબ પોઝીશન ઓફ ધ સોલજર પ્રમાણે બદન રાખવું.

૨. જજીંગ ધ ટાઇમ.

(મનમાં વખત ગણીને.)

કોશન—સ્ટેન્ડ એટ ઈઝ જજીંગ ધ ટાઇમ.

સ્ટેન્ડ એટ ઇઝ.—	ઇઝનો હુકમ મળે એટલે બાય નંબર્સની માફક હાથ પગની સ્થિતિ ફેરવવી.
સ્કવેાડ— એટેનશન—	આ હુકમ મળે એટલે ઉપર કહ્યા પ્રમાણે પોઝીશન ઓફ ધ સોલજર પ્રમાણે ઉભા રહેવું.

સીપાઈ પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરની ઢબથી ઉભો રહી થાકી ન જાય અને તેને આરામીઅત મળે તેને માટે સ્ટેન્ડ એટ ઈઝ છે; પણ સ્ટેન્ડ એટ ઈઝ થી સીપાઈ ઉભો રહે તે વખતે તેનાથી હાથ પગ હલાવી સકાય નહીં તેથી તેને જોઇએ તેટલો આરામ તથા છુટ મળી શકે નહીં માટે સ્ટેન્ડ એટ ઈઝીથી ઉભા રખાય છે. આ હુકમ પ્રમાણે સીપાઇ ઉભો હોય ત્યારે તેણે ફક્ત ડાબો પગ પોતાની જગાએથી ખસેડવો નહીં. બીજાં બધાં અવયવો હલાવવાને કાંઈ હરકત નથી. ડાબો પગ તેની જગાએથી ખસેડવાથી એટેનશનનો હુકમ મળે ત્યારે ડ્રેસીંગ મળશે નહીં અને સીપાઇઓની લાઈન તુટી જશે.

જ્યારે સ્કવોડ (તુકડી) સ્ટેન્ડ એટ ઈઝી ઉભી હોય ત્યારે "સ્કવોડ" એ હુકમથી તુકડીએ સ્ટેન્ડ એટ ઇઝ ની સ્થિતિમાં ઉભા રહેવું. તે પછી શી રીતે વર્તવું તે ઉપર આપેલું છે.

સેકશન ૩.

ડ્રેસીંગ એ સ્કવેાડ વીથ ઈન્ટરવલ્સ.

(વચે ખાલી જગા રાખી તુકડીને લાઇનમાં કરવી).

આઇઝ—રાઇટ.— રાઇટનેા હુકમ ડ્રીલ માસ્તર આપે એટલે માથું ચાલાકીથી જમણી તરફ થેાડું ફેરવવું: અને નજર પણ એકદમ તે તરફ ફેરવવી.

ડ્રેસ.— પછી ડ્રેસનેા હુકમ મળે એટલે જમણી તરફના આદમી શીવાય દરેક જણે પેાતાનેા જમણેા હાથ લાંબેા કરી સાથેના માણસના ખભાને અરાડવેા. આ વખતે હથેલી આસમાન તરફ અને અંગુઠેા આંગળીઓ સાથ મળેલેા રાખવેા. વળી સીપાઇઓએ પેાતાની દાઢી બીજા સીપાઇઓની દાઢીની લાઈનમાં લાવવા સારૂ ટુકાં ટુકાં પગલાં ભરી આગળ યા પાછળ હઠવું. આ વખતે શરીરને આંચકા મારી ચા-

લવું નહીં, અને ધ્યાન રાખવું કે આ-
ગળ જતી વખતે અગર પાછળ હઠતી
વખતે બદન અને ખભા અસલ માફક
ચોરસ રહે.

આઇઝ—
ફ્રન્ટ.—

ફ્રન્ટનો હુકમ મળે એટલે સીપાઇએ માથું અને આંખો ચાલાકીથી ફ્રન્ટ (સામેની બાજુ) તરફ ફેરવવાં અને હાથ નીચે ઉતારી પોઝીશન ઓફ ધ સોલજર ની ઢબમાં ઉભા રહેવું.

આવી રીતે આઇઝ લેફ્ટનો હુકમ આપી ડાબી બાજુનું ડ્રેસીંગ કરાય છે.

સેકશન ૪.

ટર્નિંગ.

(ફરવું.)

ટર્નિંગના કામમાં પણ પહેલાં કહ્યા પ્રમાણે ડાબા પગની એડીને ખુંટીની માફક સમજી તેને કદી તેની જ-

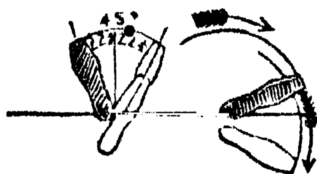
ગાએથી ખસેડવી નહીં. જો જમણી તરફ ફરવાનો હુકમ મળે તો જમણો પગ પાછો ખેંચવો, અને ડાબી તરફ ફરવાનો હુકમ મળે તો જમણો પગ આગળ વધારવો. શરીર સહેજ આગળ ઝુકાવવું અને ઘુંટણ સીધાં રાખવાં.

પગ પાછો ખેંચતી વખતે અગર આગળ વધારતી વખતે આંચકો મારવો નહીં પણ આસ્તેથી કામ કરવું. પગ ખશેડ્યા પછી શરીર ટાઇટ (સખત) રાખવું કે ફરતી વખતે શરીર મજબુત લાગે.

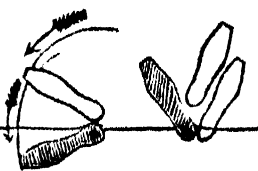
બાય નંબર્સ.

રાઈટ ટર્ન—વન.— વનનો હુકમ મળે એટલે જમણો પગ પાછો ખેંચવો તે એટલે સુધી કે જમણા પગનો વચનો ખાડો ડાબા પગની એડીને અડે આ વખતે જમણા પગ શિવાયનો બીજો ભાગ હાલવો જોઇએ નહીં.

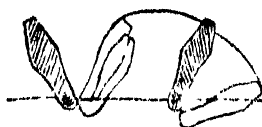
રાઇટ ટર્ન.



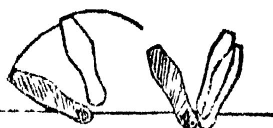
લેફ્ટ ટર્ન.



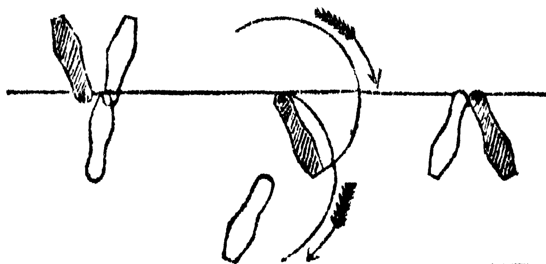
હાફ રાઇટ ટર્ન.



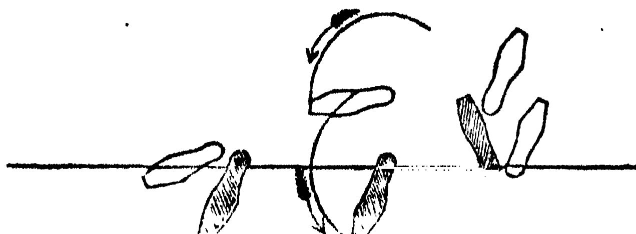
હાફ લેફ્ટ ટર્ન.



રાઇટ અબાઉટ ટર્ન.



થ્રીક્વાર્ટર્સ. લેફ્ટ ટર્ન.



ટુ.— ટુનો હુકમ મળે એટલે બન્ને પગના પંજા ઉંચા કરી એડી ઉપર ઉભા રહી ચકરનો પા ભાગ એટલે કાટખુણા જેટલું ફરી જવું; એટલે પહેલાંના જમણા હાથ તરફ હવે મોહોડું થશે.

લેફ્ટ ટર્ન— વન. વનનો હુકમ મળે એટલે જમણો પગ આગળ વધારી એડી ડાબા પગના ખાડા આગળ લાવવી. ખભા તથા શરીર હાલી ન જાય અને અસલ માફક ચોરસ રહે તેના ઉપર નજર રાખવી.

ટુ.— ટુના હુકમ ઉપર બન્ને પગના પંજા ઉઠાવી એડી ઉપર ઉભા રહી ડાબી તરફ ચકરનો પા ભાગ એટલે કાટખુણા જેટલું ફરી જવું. આ વખતે અસલ સ્થિતિના ડાબા હાથ તરફ મોહોડું આવશે.

હાફ રાઇટ અગર વનનો હુકમ મળે ત્યારે જો રાઇટનો હુકમ હોય તો જમણો પગ એક ઈંચ

હાફ લેફ્ટ ટર્ન—વન.— (આશરે બે આંગળ) પાછો હઠાવવો ને લેફ્ટનો હુકમ હોય તો એક ઇંચ આંગળ વધારવો.

ટુ.— ટુનો હુકમ મળે એટલે પગના પંજા ઉંચા કરી એડી ઉપર ઉભા રહી એક ચકરના આઠમા ભાગ જેટલું એટલે રાઇટ યા લેફ્ટથી અડધું, રાઇટ અગર લેફ્ટ તરફ ફરી જવું.

ક્વારટર રાઇટ યા લેફ્ટ ટર્નમાં ચકરના સોલમા ભાગ જેટલું એટલે રાઇટ યા લેફ્ટથી પા હીસ્સ જેટલું ફરવું, અને થ્રી ક્વારટર્સ રાઇટ યા લેફ્ટ ટર્નમાં ક્વારટરથી ત્રણું ફરવું.

રાઈટ એબાઉટ[*] ટર્ન—વન — વનનો હુકમ મળે એટલે જમણો પગ આંચકો માર્યા વગર પાછો હઠાવી ડાબા પગની એડીએ જમણા પગનો અંગુઠો અરાડવો.

---

* એબાઉટ ટર્ન એટલે પહેલાં જે તરફ પીઠ હતી તે તરફ મોહોડું લાવવું તે.

ટુ.— ટુના હુકમ ઉપર બન્ને પગના પંજા ઉઠાવી, શરીર સખત રાખી, એડીઓ ઉપર ઉભા રહી જમણી તરફ ફરી જવું તે એવી રીતે કે જે બાજુએ પહેલાં પીઠ હતી તે બાજુએ મોહોડું આવે.

થ્રી.— થ્રીનો હુકમ મળે એટલે જમણો પગ ચાલાકીથી એકદમ પાછો ખેંચી ડાબા પગની એડી સાથે ૪૫ ડીગ્રીનો ખુણો રાખી મેળવી દેવો ને પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરની ઢબ પ્રમાણે ઉભા રહેવું.

જેવી રીતે રાઇટ એબાઉટ ટર્ન કરવાનું કહ્યું તેવીજ રીતે લેફ્ટ એબાઉટ ટર્ન થાય છે. ફક્ત ફેર એટલોજ કે વનના હુકમ ઉપર જમણો પગ આગળ લઈ જઈ ડાબા પગના અંગુઠે જમણા પગની એડી અરાડવી; ટુના હુકમ ઉપર ડાબી તરફ ફરવું, અને થ્રીના હુકમ ઉપર જમણો પગ આગળ લઈ જઈ ડાબા પગની જોડે રાઇટમાં કહ્યા પ્રમાણે મેળવવો.

જ્યારે રાઇટ અગર લેફ્ટ એબાઉટ ટર્ન કરી રીઅર તરફ મોહોડું કરેલું હોય ત્યારે સ્કવેાડ—ફ્રન્ટનેા હુકમ મળે તેા રાઇટ એબાઉટ ટર્ન થઇ અસલ જે દિશામાં મોહોડું હતું તે દિશા તરફ આવવું.

સ્કવેાડ ડ્રીલ વીથ ઇન્ટરવલ્સના કામમાં ટર્નિંગ બાયનંબર્સથી શીખવવું પણ ફ્રન્ટનેા હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે આપ અખત્યારીથી દરેક ગતિની વચ્ચે કવીક ટાઇમ જેટલેા વખત લગાડી કામ કરવું.

સેકશન ૫.

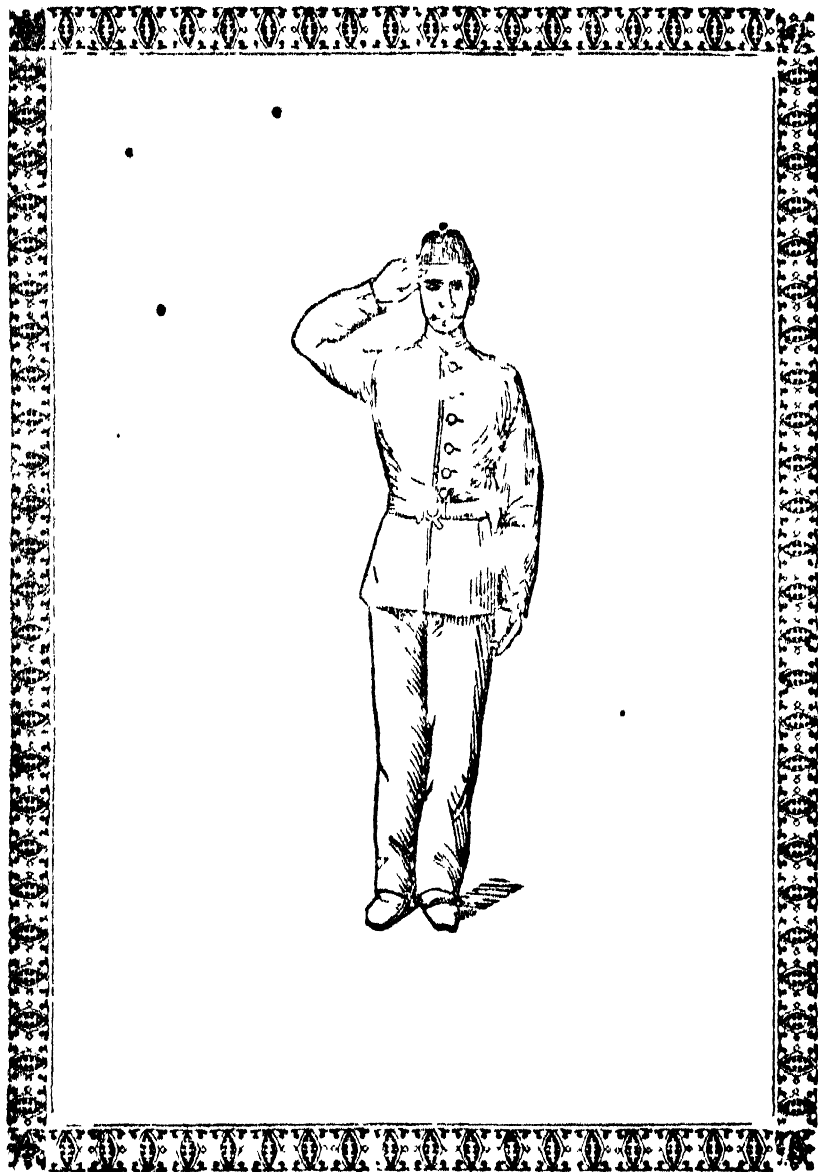
સેલ્યુટીંગ.

(સલામી).

૧. ફ્રન્ટ તરફ સલામ કરવાનું કામ:—

(૧) કેાશન—સેલ્યુટ, બાય નંબર્સ.

વનના હુકમ ઉપર ચાલાકીથી જમણેા હાથ ગેાળાઈમાં કપાળ તરફ લાવી ભમર પાસે લાવવેા. હથેલી ફ્રન્ટ તરફ, આંગળીઓ અંગુઠા સાથે મળેલીને અંગુ-



વન— { હાની જોડની આંગળીનો છેડો આંખની ઉપર એક ઇંચ, એવી રીતે હાથ રાખવો. કૂણી ખભાની લાઇનમાં આવે. આ વખતે છાતી ચોરસ રાખવી.

ટુ— { ટુના હુકમ ઉપર ચાલાકીથી હાથ જમણી બાજુએ ઉતારી લેવો.

(૨) કોશન—સેલ્યુટ, જજીંગ ધ ટાઇમ.

સેલ્યુટ— { એ સેલ્યુટનો હુકમ મળે એટલે બાય નંબર્સમાં કહેલી બન્ને મોશનો (ગતિઓ) ભેગી કરી સલામ કરવી.

૨. બાજુ ઉપર સલામ કરવાનું કામ.

કોશન—રાઇટ (યા લેફ્ટ) હેન્ડ સેલ્યુટ બાય નંબર્સ. યા—

રાઇટ (યા લેફ્ટ) હેન્ડ સેલ્યુટ જજીંગ ધ ટાઇમ.

જે ઓફીસરને સલામ કરવી હોય તે જે બાજુએ હોય તેથી સામી બાજુના હાથથી સલામ કરવી. એટલે જો ઓફીસર ડાબી બાજુએ હોય તો જમણા હાથથી

સલામ કરવી, અને જમણી બાજુએ હેાય તેા ડાબા હાથથી સલામ કરવી. સલામ કરવાને હાથ ઉંચેા કરતી વખતે સલામ કરનારે પેાતાનું મ્હોં ઓફીસર તરફ લગાર ફેરવવું.

સલામ કરનાર સીપાઈ કોઈ અમલદારની પાસે થઇને જતેા હેાય તેા ત્રણ કદમ છેટે રહે તેટલે સલામ કરવી, અને ઓફીસરને વટાવી ગયા બાદ ત્રીજા કદમે હાથ ઉઠાવી લેવેા.

જો સીપાઈ બેઠેા હેાય અગર પહેરેા ભરતેા હેાય, ને અમલદાર જતેા હેાય તેા સીપાઇએ એટેનશનથી ઉભા રહી ઉપર કહ્યા પ્રમાણે ત્રણ કદમ છેટે અમલદાર રહે ત્યારે સલામ કરી ત્રણ કદમે હાથ પાછેા ઉતારવેા.

જો ઓફીસરની સાથે વાત કરવાની હશે તેા ઓફીસરથી બે કદમ દૂર હેાલ્ટ કરી (ઉભા રહી), સલામ કરી જે હકીકત કહેવાની હશે તે કહેવી; પછી પાછા વળતી વખતે સલામ કરી રાઇટ એબાઉટ ટર્ન થઈ પાછા વળવું.

જો ઈન્સ્પેક્શન કે કાંઈ એવા કામ સારૂ ઓફીસરની પાસે સીપાઇએ જવું પડે તો સલામ કરી ધટતે છેટે પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરથી ઉભા રહેવું ને કામ પુરૂં થાય ત્યારે સલામ કરી રાઇટ એબાઉટ ટર્ન કરી પાછા વળવું.

જો સીપાઈ પાસે કંઈ ચીજ હશે ને સલામ ન કરી શકે તેવી રીતે ઉભો હશે તો તેવી હાલતમાં તેણે એટેન-શનમાં ઉભા રહેવું. જો સીપાઇ એવી સ્થિતિમાં ચાલ્યો જતો હશે તો ઓફીસર જાય ત્યાં સુધી તેની તરફ માથું લગાર વાળેલું રાખવું. *

---

* ઘણી વખતે એવું જોવામાં આવે છે કે આવી વખતે સીપાઈ પોતે સલામ કરી શકે નહી તેવી હાલતમાં હોવાથી શરમને લીધે અગર બીજા કાંઈ પણ કારણસર વાડ, ગલી અગર બીજી જગામાં ઉતાવળ કરી ભરાઈ જાય છે; અગર એમ કરવાનો પ્રયત્ન કરે છે. આવું ઓફીસરના જોવામાં આવે છે ત્યારે તેના મનમાં વહેમ પેસે છે માટે તે પ્રમાણે નહીં કરતાં ઉપર કહ્યા પ્રમાણે કરવું તે સારૂં છે.

જ્યારે ઘણા સીપાઈ લોકો ભેગા હોય ત્યારે સૌથી આગલા માણસથી ટાઈમ લઈ પાછળના લોકોએ સલામ કરવી. આવી વખતે *સીનીઅર નોન કમીશન્ડ ઓફી- સર અગર જુના સીપાઇએ એટેનશન કરાવી સ- લામ કરાવવી.

જો સીપાઇઓ એવી રીતે ખીચોખીચ ઉભા હશે કે સલામ કરતી વખતે બરોબર રીતે હાથ ફેરવાઈ શકે નહીં, તો ફકત પહેલા સીપાઇએ સલામ કરવી ને બા- કીનાએ એટેનશન કરવું.

માર્ચીંગ (કુચ કરવી).

સેકશન ૬.

લેન્થ ઓફ પેઈસ.

(પગલાંની લંબાઈ.)

સીપાઇએ સ્લો (ધીમા) અને કવીક (જલદી) ટા- ઇમમાં કદમની લંબાઈ ૩૦ ઇંચ, ડબલ (દોડવાના) ટાઇમમાં અને સ્ટેપ આઉટ (લાંબા પગલાં) માં ૩૩ ઇંચ, સ્ટેપશોર્ટ (ટુંકા પગલાં) માં ૨૧ ઇંચ, અને સા-

---

* સૌથી જુનો.

ઈડ સ્ટેપ (બાજુએ પગલું લેવું તે) માં ૧૩½ ઇંચ એ રીતે પગલાંની લંબાઈ લેવી જોઇએ.

જ્યારે એકલા સીપાઇએ સાઇડ પેઈસ એટલે કદમ લઈ બાજુએ જવાનું હોય ત્યારે, અથવા ફોર્મફોર્સ (આગળ જુઓ) માં કરે છે તેવી રીતે બીજા સીપાઇઓને કવર કરવાનું હોય ત્યારે આગળ કહ્યા પ્રમાણે ૨૭ ઇંચનું પગલું લેવું.

સેકશન ૭.

કેડેન્સ.

સ્લોટાઇમમાં એક મીનીટમાં ૭૫ પગલાં, અને કવીક ટાઇમમાં એક મીનીટમાં ૧૨૦ પગલાં લેવાં એટલે એક મીનીટમાં સ્લો માર્ચમાં ૬૨½ વાર અને કવીકમાં ૧૦૦ વાર અને એક કલાકમાં સ્લોમાં ૨ માઇલ ૨૩૦ વાર અને કવીકમાં ૩ માઇલ ૭૨૦ વાર પ્રમાણે ચાલવાનું થાય છે; તેવીજ રીતે ડબલ ટાઇમમાં એક મીનીટમાં ૧૬૫ પગલાં લેવાં એટલે એક મીનીટમાં ૧૫૧ વાર ૯ ઇંચ અને એક કલાકમાં ૫ માઇલ ૨૭૫ વાર પ્રમાણે ચાલી શકાય છે.

સાઇડ સ્ટેપના કદમનો ટાઇમ કવીક ટાઇમના પ્રમાણે છે; એટલે સાઇડસ્ટેપમાં એક મીનીટમાં ૧૨૦ ૫-ગલાં લેવાનાં છે.

સેકશન ૮.

ડ્રૂમ, પ્લમેટ, અને પેઇસ સ્ટીક.

(પરવમ, લોલક, અને કદમ માપવાની લાકડી.)

ડ્રૂમ—વગાડી શા ટાઇમથી (સ્લો, કવીક કે ડબલની ઢબથી) માર્ચ કરવાનું છે તેની સંજ્ઞા અપાય છે.

પ્લમેટ=પેન્ડયુલમ=લોલક—ડ્રૂમ બરોબર વાગે છે અને ટાઇમ બરોબર અપાય છે કે નહીં તેની ખાત્રી કરવા સારૂ કામમાં આવે છે. પેન્ડયુલમ તૈઆર આવે છે પણ જો તૈઆર ન હોય તો ધાતુના એક ગોળાને દોરીથી લટકાવી પેન્ડયુલમ બનાવવું. દોરીની લંબાઇ ગોળાના મધ્ય બીંદુથી નીચે પ્રમાણે જોઇએ:—

સ્લોટાઇમ......૨૪ $\frac{26}{100}$ ઇંચ.

કવીક ટાઇમ.....૯ $\frac{80}{100}$ ઇંચ.

ડબલ ટાઇમ......૫ $\frac{18}{100}$ ઇંચ.

આવી રીતે બનાવેલું પ્લમેટ સીપાઇઓએ ચાલવાના ટાઇમ પ્રમાણે હાલશે. પરન્તુ દોરી તેને બાંધેલા ભારને લીધે લંબાય છે માટે ઘડીઆળ સાથે મેળવી પ્લમેટનું ખરાપણું જોવું.

પેઇસ સ્ટીક—સીપાઈ લોકો પગલાં ભરે તે જોઇએ તેટલીજ લંબાઈનાં છે અને વધારે ઓછી લંબાઇનાં નથી તે ખાત્રી કરવા સારૂ કામમાં આવે છે.

સેકશન ૯.

પોઝીશન ઈન માર્ચીંગ.

(માર્ચીંગની ઢબ.)

માર્ચીંગમાં સીપાઈ લોકોએ પોતાનું બદન પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરની કલમમાં કહ્યા પ્રમાણે રાખવું. સ્લો-માર્ચીંગમાં સીપાઇએ પોતાના હાથ બાજુએ અરાડેલા રાખવા અને પગની સાથે ન હાલે તેને માટે ધ્યાન રાખવું. કવીક ટાઇમથી ચાલતી વખતે હાથ સહેજ હાલવા દેવા; પણ યાદ રાખવું કે જમણા પગની જોડે ડાબો હાથ અને ડાબા પગની જોડે જમણો હાથ હાલે અને બન્ને

હાથ શરીરની સમાંતર રહે પણ આડાઅવળા જાય નહીં. વળી ચાલતી વખતે આખું શરીર હલાવી નાંખવું નહીં પણ ફક્ત કમર નીચેથી પગ હાલવા જોઇએ.

બન્ને ઘુટણો સીધાં રાખવાં પણ પગ આગળ લઈ જતી વખતે સાધારણ રીતે આવે છે તેવો વાંક આવવા દઈ પગ આગળ લઈ જવા. પગ સીધો આગળ લઇ જઈ પછી પાછો ખેંચ્યા શિવાય જમીન ઉપર આસ્તેથી મુકવો; અને આખા શરીરને આંચકો લાગે નહીં તેની સંભાળ રાખવી. પગના પંજા હોલ્ટની વખતે રહે છે તે પ્રમાણે બહારની બાજુએ વળેલા રાખવા.

આવી વખતે સીપાઇએ પોતાના પડોશના સીપાઈ ઉપર પોતાના ચાલવાનો આધાર રાખવો નહીં પણ પોતાની મેળેજ કદમની લંબાઈ, કેડેન્સ વિગેરે બરોબર રાખવાં.

પરેટમાં સીધી લીટીમાં જવાય તેટલા સારૂ દરેક માણસે પોતાની સામે પોતાના શરીરની વચેથી સીધાણમાં આશરે સો વાર ઉપર એક નીશાન રાખી, પછી તે નીશાન અને પોતાની વચે એક બીજું નીશાન રાખવું,

અને પેાતાની.અને ઉપર કહેલાં બન્ને નીશાનની શીસ્ત જોડવી, ને તે પ્રમાણે ચાલવું. આવું કર્યાથી વાંકાચુંકા જવાનેા સંભવ રહેશે નહીં.

ડ્રીલ માસ્તરે આ વખતે સીપાઇઓનાં પગલાંની લંબાઇ તથા તે લેાકેા જોઇએ તે કેડેન્સ યાને ટાઇમથી પગલાં ભરે છે કે કેમ તેના ઉપર ધ્યાન રાખવાનું છે. એક વખત સીપાઇને નાહાનાં અગર મહેાટાં પગલાં ભરવાની ટેવ પડી ગઈ અથવા ટાઇમની ગણત્રીમાં ફેર પડી જઈ તે પ્રમાણે તેના મગજમાં ખેાટું ઠસી ગયું તેા પછી તે દુરસ્ત કરતાં હરકત પડે છે. માટે બેહેતર છે કે ડ્રીલ માસ્તરે આવી ખેાડેા શરૂ થતાંજ સુધારવી.

સેકશન ૧૦.
બેલેન્સ સ્ટેપ.

(પગ ઉપર શરીરનું તેાલ રાખી પગલું ભરવું).

બેલેન્સ સ્ટેપ શીખવવાનેા હેતુ એટલેાજ કે સીપાઈ લેાકેા પેાતાના ખભા ચેારસ અને શરીર સખત રાખી ખુલાસે ચાલવાનું શીખે. બધી જાતનાં માર્ચીંગ શીખવાને માટે આ કામ અગત્યનું છે. રીક્રુટ લેાકેા પેાતાનું શરીર

આગળ ઝુકાવી ખભા ચોરસ રાખી બરોબર રીતે ચાલે છે કે કેમ તેના ઉપર ડ્રીલ માસ્તરે નજર રાખી થતી ભુલ તાત્કાળીક સુધારવી જોઇએ.

બેલેન્સ સ્ટેપના બે ભાગ છેઃ—

(૧) એડવાન્સીંગ.

(૨) રીટાયરીંગ.

(૧) એડવાન્સીંગ (આગળ ચાલવું)

કોશન—બેલેન્સ સ્ટેપ, એડવાન્સીંગ.

ફ્રન્ટ.— ફ્રન્ટનો હુકમ મળે એટલે ડાબો પગ જમીન ઉપરથી ઉપાડી જમણા પગના અંગુઠાથી સુમારે ૧૨ ઇંચ છેટે આગળ ઝપાટાથી આણવો. પણ આગળ લાવતી વખતે ધુટણથી પગ સીધો કરવો અને હોલ્ટની ઢબમાં જેવી રીતે પંજા બહારની તરફ વળેલા રહે છે તેવી રીતે રાખવા. પગનાં તળીઆં જમીનથી સમાન્તર સુમારે બે ઇંચ ઉંચે રાખવાં.

ફેરવડે— રેક્રુટ લોકો ઉપર કહ્યા પ્રમાણે બરોબર રીતે ઉભા રહે એટલે ફેરવડેનો હુકમ આપવો. આ હુકમ મળે તેટલે ત્રીસ* ઇંચને છેટે ભોંય ઉપર પગ મુકવો.

પંજો જેવી રીતે હોલ્ટમાં બહારની બાજુએ ફ્રેલો રાખે છે તેવી રીતે તીર્છો✕ મુકવો. પંજો ભોંય ઉપર મુકતા ને સપાટે જમણો પગ એકદમ ઉઠાવવો અને ✱રીઅરમાં લાંબો કરવો. પંજાની નોક યાને આગલો ભાગ જમીન ઉપર જેવી રીતે હતો તેવી રીતે અને બન્ને ઘુટણ સીધાં રાખવાં જોઇએ.

---

* આ ત્રીસ ઇંચ પહેલાં જે જગાએ પગ હતો ત્યાંની એડીથી ફરીથી જે જગાએ પગ મુકવામાં આવે તેની એડી સુધી ગણાય. જે જે ઠેકાણે ઇંચ ગણી પગલાં મુકવાનાં કહ્યાં છે તે ઠેકાણે આવી રીતના માપના ઇંચ ગણવા

✕ તીર્છો=વાંકો.

✱ રીઅર=પાછળ=ફ્રન્ટથી ઉલટું તે.

ફ્રન્ટ.— તે પછી ફ્રન્ટનો હુકમ મળે ત્યારે જમણા પગના ધુટણમાં લગાર વાંક દઇ એકદમ આગળ લાવવો, ને ઉપર કહ્યા પ્રમાણે ફોરવર્ડનો હુકમ મળે ત્યારે ૩૦ ઇંચને છેટે પગલું મુકવું.

આવી રીતે વારાફરતી કરવું.

હોલ્ટ— જે પગે રેક્રુટ લોકો ચાલતા હોય તે પગ આગળ આણેલો હોય ત્યારે હોલ્ટનો હુકમ આપવો જોઇએ. હોલ્ટનો હુકમ મળે ત્યારે ભરવા માંડેલું પગલું પુરૂં કરવું; અને પાછલો પગ એકદમ આગળ આણી બીજા પગ સાથે મેળવી દેવો.

(૨) રીટાયરીંગ (પાછળ હઠવું).

કોશન—બેલેન્સ સ્ટેપ-રીટાયરીંગ.

રીઅરનો હુકમ મળે એટલે ડાબો પગ જમીન ઉપરથી ઉપાડી ૧૨ ઇંચ પાછળ લઈ જવો.

રીઅર— પંજાની નોક જમીન તરફ ફરેલી રાખવી. હોલ્ટમાં જેવી રીતે પંજો બહારની બાજુએ વળેલો રહે છે, તેવી રીતે વળેલો રાખવો. બન્ને ઘુટણ સીધાં રાખવાં.

રીટાયર— ઉપર લખેલી *પોઝીશનમાં સીપાઈ આવે કે તુરત જ રીટાયરનો હુકમ આપવો જોઇએ. આ હુકમ ગળે તેટલે રેક્રુટે ૩૦ ઇંચનું પગલું ભરવું, અને જમણો પગ એકદમ ઉઠાવવો અને જેવી રીતે બેલેન્સસ્ટેપ એડવાન્સીંગમાં કહેલું છે તેવી રીતે ફ્રન્ટમાં લાંબો કરવો.

રીઅર— પછી રીઅરનો હુકમ મળે ત્યારે જમણો પગ પાછળ લઈ જવો અને પછી જેવી રીતે ડાબા પગને માટે લખેલું છે તેવી રીતે જમણો પગ પાછળ લઈ જવો. આ રીતે વારાફરતી કરવુ.

* પોઝીશન=સ્થિતિ.

હોલ્ટ— હોલ્ટનો હુકમ હમેશાં પગ રીઅરમાં હોય ત્યારે આપવો જોઇએ. હોલ્ટનો હુકમ મળે ત્યારે પાછળ લઇ ગએલા પગનું પગલું પુરૂં કરી બીજો પગ ચાલાકીથી એકદમ પાછળ લઈ જઈ બીજા પગ સાથે મેળવી દેવો.

આ કામ કરતી વખતે પગના પંજા જોઇએ તેવી રીતે ત્રાંસા રહે, આખા શરીરનું વજન પગ ઉપર રહે, અને પહેલાં કહ્યા મુજબ મનમાં ધારેલી શીસ્તની લાઇનથી વાંકા ન જવાય તેને માટે ધ્યાન રાખવું જોઇએ. શરીરનો કમર ઉપરનો ભાગ પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરમાં કહ્યા પ્રમાણે રહે તેના ઉપર પણ ધ્યાન આપવું.

સેકશન ૧૧.

સ્લોમાર્ચ.

(આસ્તેથી કુચ).

સદરહુ માર્ચમાં કેડેન્સ, પગલાંની લંબાઈ, અને માર્ચ કરવાની દિશા એ ત્રણ બાબત ઉપર ધ્યાન રાખવું અગત્યનું છે.

સ્લો-માર્ચ- { માર્ચનો હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે સેકશન ૯ માં કહ્યા પ્રમાણે ડાબા પગને ૩૦ ઈંચ ફ્રન્ટમાં લઇ જવો, ને પછી તેવીજ રીતે જમણો પગ આગળ લઇ જવો. આમ વારાફરતી કરવું.

વધારે જલદીનાં કદમો ખરી રીતે લેવાને સીપાઇ લાયક થાય તે માટે સ્લોમાર્ચ બરોબર રીતે શીખવવાની જરૂર છે.

સેકશન ૧૨.

કવીક માર્ચ.

(તાકીદની કુચ.)

કવીક-માર્ચ— { માર્ચના હુકમ ઉપર સ્કવોડના લોકોએ એકી વખતે ડાબો પગ ઉઠાવી સેકશન ૯ માં કહ્યા મુજબ પગલાં ભરવાં.

સ્લોમાર્ચનાં કેડેન્સ યાને ટાઇમથી સીપાઇ બરોબર રીતે માહીતગાર થાય ત્યારે કવીક માર્ચ શરૂ કરવી જોઇએ. *

---

* સ્લો, કવીક, અગર ડબલ ટાઇમથી માર્ચ અગર માર્ક ટાઇમ કરતી વખતે સીપાઈ કેડેન્સ (ટાઇમ)

સેકશન ૧૩.

ધ હોલ્ટ.

(ઠેરવું-ઉભા રહેવું).

રકવોડ-હોલ્ટ. — હોલ્ટના હુકમથી આગળ વધેલા પગનું પગલું પુરૂં કરવું અને બીજો પગ એકદમ આગળ લાવી પહેલાં કહેલા પગ સાથે મેળવી લેવો.

સેકશન ૧૪.

સ્ટેપ આઉટ.

(લાંબાં પગલાં).

સ્ટેપ-આઉટ. — માર્ચ કરતી વખતે આઉટનો હુકમ મળે એટલે સીપાઇઓએ પોતાનું બદન લગાર વધારે ઝુકાવી (કવીક કરતાં) ત્રણ ઇંચ વધારે લાંબુ પગલું ભરવું; પણ ટાઇમ (કેડેન્સ) માં કાંઇ ફેર કરવો નહીં.

ધ્યાનમાં રાખી મનમાં લેફ્ટ—રાઇટ બોલી તે પ્રમાણે પગ મુકશે તો ભુલ આવશે નહીં, અને ખરાં પગલાં લેવાની ટેવ પડશે.

પછી કવીક સ્ટેપના હુકમથી અસલ પ્રમાણે કવીક માર્ચના પગલાથી ચાલવું. કેડેન્સ બદલ્યા વગર લગાર વધારે ઝડપથી ચાલવું હોય તો સ્ટેપ આઉટ કામમાં લાગે છે.

સેકશન ૧૫.

સ્ટેપ શોર્ટ.

(નાહાનાં પગલાં).

સ્ટેપ-શોર્ટ.— શોર્ટના હુકમ ઉપર જે પગ આગળ વધતો હોય તેનું પગલું પુરૂં કરવું, ને પછી ૨૧ ઇંચનાં પગલાં ફોરવર્ડનો હુકમ મળતા સુધી ભરવાં.

ફોરવર્ડ.— ફોરવર્ડનો હુકમ મળે એટલે અસલ પ્રમાણે કવીકનાં ૩૦ ઇંચનાં પગલાં ભરવાં.

થોડા આસ્તેથી ચાલવાને માટે આ રીત કામમાં લાગે છે.

સેકશન ૧૬.

માર્ક ટાઇમ.

(પગ પછાડવા).

માર્ક—ટાઇમ— ટાઇમનો હુકમ મળે તેટલે જે પગ આગળ વધતો હશે તેનું પગલું પુરૂં કરવું, પાછળનો પગ મેળવી દેવો, અને તેજ ટાઇમ (કેડેન્સ) રાખી આગળ વધ્યા વગર જમીનથી ૩ ઇંચ પગ ઉંચા લઇ, વારાફરતી ઘુટણ ફ્રન્ટ તરફ ઉંચા કરી જમીન ઉપર મુકવા. આખું શરીર હાલી ન જાય તેને માટે ધ્યાન રાખવું.

ફોરવર્ડ— પછી ફોરવર્ડનો હુકમ મળે એટલે પહેલાં જે કદમથી ચાલતા હોય તેજ કદમથી ચાલવા માંડવું.

ઉપર લખેલી બાબત જ્યારે સ્કવોડ માર્ચ કરતી હોય ત્યારે લાગુ પડે છે પણ જ્યારે સ્કવોડ હોલ્ટ કરેલ હોય ત્યારે નીચે પ્રમાણે હુકમ આપવોઃ—

કવીક, માર્ક—ટાઇમ.

સેકશન ૧૭.

સ્ટેપ એક.

(પાછા હઠવું).

...*પેઈસીસ સ્ટેપએક-માર્ચ. — સ્ટેપ એકના કામમાં ૩૦ ઈંચનું પગલું, કવીક ટાઇમનું, રીઅરમાં સીધાણમાં લેવું. તે વખતે સીપાઇ પોતાના ખભા ચોરસ રાખે છે અને શરીર સીધુ રાખે છે કે નહીં તે ડ્રીલ માસ્તરે જોવું.

ચાર કરતાં વધારે પગલાં સ્ટેપ એકનું કામ કરાવવું ન જોઇએ.

સેકશન ૧૮.

ચેઈન્જ સ્ટેપ.

(પગલું બદલવું).

ચેઈન્જ-સ્ટેપ. — ચાલતાં ચાલતાં પગ બદલવો હોય તો જે પગ આગળ આવેલો હોય તે પુરો કરી લેવો; ને પાછળ રહેલા પગનો પંજો આગળના પગની એડી સાથે તાકીદે મેળવી દેવો ને મેળવતાના સ-

---

* અર્થ......પગલાં પાછા હઠો. આ ઠેકાણે વન (એક) ટુ (બે), થ્રી (ત્રણ) કે વધારે પગલાં પાછા હઠવાને હુકમ આપવામાં આવશે જેમ કે—ટુ પેસીસ સ્ટેપ એક-માર્ચ.

પાટે પહેલાં કહેલા પગને આગળ વધારી પગલું લેવું તે એવી રીતે કે જે ટાઇમથી સ્કવેાડ ચાલતી હોય તે ટાઇમ તુટે નહીં. આ કામમાં એક પગથી એક પછી એક એમ બે પગલાં આવશે.

જ્યારે સ્કવેાડમાં કોઇ પણ લોક અગર લોકોનાં પગલાં બાકીના લોકોથી બદલાઇ જાય, ત્યારે તે દુરસ્ત કરી આખા સ્કવેાડના જમણા તથા ડાબા પગ એક સાથે પડે તથા ઉપડે તેને માટે આ રીત કામમાં આવે છે.

માર્ક ટાઇમનું કામ કરતી વખતે ચેઇન્જ સ્ટેપનો હુકમ થયો હોય તો એક પગ બે વખત જમીન ઉપર પછાડવો.

સેકશન ૧૯.

ડબલ માર્ચ.

(દોડવું).

માર્ચનો હુકમ મળે એટલે ડાબો પગ જમીન ઉપરથી ઉપાડી દોડવું. પગ ઉપાડતી વખતે બન્ને હાથની મુઠીવાળી

ક્વીક-માર્ચ — હાથ કુણીથી ઉંચા કરી કમર સુધી આણવા. હાથના ચપટા ભાગ પડખાંને અરાડવા. માથું પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરની રીતમાં કહ્યા કરતાં લગાર ઉંચુ રાખવું અને ખભા ચોરસ રાખવા. બન્ને ઘુટણમાં વાંક દેવો અને શરીર બીજી માર્ચ કરતાં વધારે ઝુકાતું રાખવું.

આ વખતે ૩૩ ઇંચનું પગલું લેવાનું છે, માટે તે પ્રમાણે લેવાય છે કે કેમ તેના ઉપર ધ્યાન રાખવું.

રકવોડ-હોલ્ટ — હોલ્ટનો હુકમ થાય ત્યારે જે પગલું લેવા માંડેલું હશે તે પુરૂં કરી બીજો પગ ચાલાકીથી આગળ લાવી પહેલાં કહેલા પગ સાથે મેળવી દેવો. આમ કરતી વખતે ઘુટણમાં રાખેલો વાંક કાઢી નાંખવો, હાથ છુટા મુકી દેવા, અને પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરમાં કહ્યા પ્રમાણે ઉભા રહેવું.

માર્ક-ટાઈમ. — જ્યારે ડબલ માર્ચ શરૂ હોય ત્યારે માર્ક-ટાઇમનો હુકમ મળે તો જે પગલું લેવાતું હોય તે પુરૂં કરી દેવું, ને પાછળનો પગ મેળવી દઇ તેજ ટાઇમ રાખી વારાફરતી પગ જમીન ઉપર પછાડવા. હાથ, પગ તથા શરીરની સ્થિતિ કાયમ રહેશે.

ડબલમાર્ક-ટાઈમ — જ્યારે સ્કવેાડે હોલ્ટ કરેલ હોય ત્યારે કોશન અને વર્ડ ઓફ * કમાન્ડ-ડબલ-માર્ક ટાઇમ છે. ટાઇમનો હુકમ મળે ત્યારે ડબલ ટાઇમ રાખી વારાફરતી ઉપર કહ્યા પ્રમાણે પગ જમીન ઉપર પછાડવા. શરીરની સ્થિતિ પણ ઉપર કહ્યા પ્રમાણે રાખવી.

સેકશન. ૨૦

સાઈડ સ્ટેપ.

(બાજુ ઉપર પગલાં ભરવાં).

સાઇડ સ્ટેપ પહેલાં બાય નંબર્સથી ને પછી જજીંગ ધ ટાઇમથી શીખવાય છે.

---

* વર્ડ ઓફ કમાન્ડ=હુકમ.

(૧) બાય નબર્સ.

કોશન—રાઇટ ક્લોઝ-બાય નંબર્સ.

વન— (જમણી બાજુ તરફ જાઓ). વનના હુકમ ઉપર ખભા તથા મ્હો ફ્રન્ટ તરફ અસલ માફક રહેવા દઇ જમણો પગ ૧૩½ ઇંચ જમણી તરફ લઇ જવો જમીન ઉંચી નહી હશે તો ઘુટણમાં બીલકુલ વાંક દેવો નહીં.

ટુ— ટુના હુકમ ઉપર ડાબોપગ ચાલાકીથી જમણા પગ સાથે એડીઓ બરાબર રાખી મેળવી દેવો. શરીરની સ્થિતિ પોઝીશન ઓફ ધ સોલજર જેવી આવશે.

વન— ફરીથી વનના હુકમ ઉપર પહેલાંની માફક જમણો પગ ૧૩½ ઇંચ જમણી બાજુએ લઇ જવો;

ટુ— ને ટુના હુકમ ઉપર ડાબો પગ જમણા સાથે મેળવી દેવો આવી રીતે વારં-વાર કરવું.

રકવેાડ-હોલ્ટ — હોલ્ટનેા હુકમ થાય ત્યારે ડાબેા પગ જમણા પગ સાથે મેળવી ઉભા રહેવું.

(૨) જજીંગ ધ ટાઈમ.

કેાશન—રાઇટ કલેાઝ-જજીંગ ધ ટાઈમ.

રાઈટ કલેાઝ, કવીક-માર્ચ. — માર્ચના હુકમ ઉપર હરેક સખસે બાથ નંબર્સમાં કહ્યા પ્રમાણે જમણેા પગ ૧૩½ ઇંચ જમણી બાજુએ લઇ જવેા; ને પછી ડાબેા પગ મેળવી દેવેા. એમ વારંવાર કરવું. ખભા ચેારસ અને બદન સીધું રાખવું. અને ધુટણુમાં વાંક આવવા દેવેા નહીં. સીપાઈ લેાકેાએ ચાલતી વખત *ફ્લેન્કની સીધી લાઇનમાં ચાલવું.

રકવેાડ-હેાલ્ટ. — હેાલ્ટનેા હુકમ થાય ત્યારે સીપાઇએ ભરવા માંડેલું પગલું પુરૂં કરી ડાબેા પગ મેળવી ઉભા રહેવું.

---

*ફ્લેન્ક=બાજુના માણસેા.

પેઈસીસ રાઈટ ક્લોઝ, ક્વીક—માર્ચ. — આ હુકમનો અર્થ અમુક પગલાં ભરી રાઈટ ક્લોઝ કરવાનો છે. જેટલાં પગલાં ભરવાનો હુકમ મળે તેટલા પગલાં ગણી ઉપર કહ્યા પ્રમાણે રાઈટ ક્લોઝ કરવું. અને હોલ્ટનો હુકમ મળ્યા વગર હોલ્ટ કરવું.

ઉપર રાઈટ ક્લોઝ જે માટે બ્યાન કરેલુંછે તે પ્રમાણે લેફ્ટ ક્લોઝ થાય છે. ફકત ફેર એટલોજ કે રાઈટને બદલે લેફ્ટ સમજવું. આ વખતે કોશન—લેફ્ટ ક્લોઝ, જજીંગ ધ ટાઈમ—આવશે.

સીપાઈઓને કોઈ પણ બાજુએથી ૧૨થી વધારે પગલાં ચલાવવા નહિ.

સેકશન. ૨૧.

ટર્નીંગ વ્હેન ઓન ધ માર્ચ.

(ચાલતાં ચાલતાં ટર્ન કરવું),

(૧) રાઈટ ટર્ન—અને ફ્રન્ટ ટર્ન.

રાઈટ-ટર્ન.— ડાબો પગ જમીન ઉપર પડતાના સુમારમાં ટર્નનો હુકમ આપવો. આ હુકમ મળે એટલે દરેક સીપાઇએ હુકમ કરેલી બાજુએ ફરી જવું, અને કદમ રોક્યા વગર આગળ ચાલવું.

ફ્રન્ટ-ટર્ન.— જમણો પગ જમીન ઉપર પડતાના સુમારમાં આ હુકમ આપવો જોઇએ. ટર્નના હુકમ ઉપર દરેક આદમીએ સામે એટલે અસલ ફ્રન્ટ તરફ ફરી જવું, અને કદમ રોક્યા વગર આગળ ચાલવું.

(૨) લેફ્ટ ટર્ન અને ફ્રન્ટ ટર્ન.

લેફ્ટ-ટર્ન.— જમણો પગ જમીન ઉપર પડતાના સુમારમાં આ હુકમ આપવો જોઇએ. ટર્નનો હુકમ મળે તેટલે દરેક સીપાઇએ પોતાની લેફ્ટ તરફ ફરીજવું, અને કદમ રોક્યા વગર આગળ ચાલવું.

ફ્રન્ટ-ટર્ન.— આ હુકમ ડાબો પગ જમીન ઉપર પડતાના સુમારમાં આપવો જોઇએ. એ હુકમ મળે એટલે દરેક સીપાઇએ પોતાની અસલની ફ્રન્ટ તરફ ફરીજવું.

સીપાઇએ હમેશાં ડાબા કદમ ઉપર લેફ્ટ ટર્ન કરવું. પંરન્તુ જો બરાબર પગ પડતાના સુમારમાં ટર્નનો હુકમ ન આપવામાં આવે તો સીપાઇએ એ કદમ પુરૂં કરી પછી ખરો પગ જમીન ઉપર પડે ત્યારે હુકમમાં કહ્યા પ્રમાણે ફરી જવું.

(૩) હાફ રાઇટ યા હાફ લેફ્ટ ટર્ન.

રાઇટ અને લેફ્ટ ટર્નમાં કહ્યા પ્રમાણે હાફ રાઇટ અને હાફ લેફ્ટમાં સીપાઇઓને ચલાવવા.

(૪) એબાઉટ ટર્ન.

આ હુકમ મળે ત્યારે જે બાજુ તરફથી ફરવાનો હુકમ થયો હશે તે બાજુએ ત્રણ પગલાં ભરી ટાઇમ ચુક્યા શીવાય ફરી જવું, અને ફરી રહે એટલે ચોથું પગલું પુરૂં લઇ પહેલાંની માફક ચાલવું.

ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર અસલ ફ્રન્ટ તરફ ફરી જવું.

ડબલ માર્ચની વખતે ટર્નના હુકમ ઉપર હાથ છુટા મુકવા અને ટર્ન કરી રહ્યા બાદ પાછા ઉઠાવી લેવા.

સ્કવેાડ ડ્રીલ, ઈન સીંગલ રેન્ક.

સેકશન. ૨૨.

ફ્રન્ટ, અને, ડ્યારેકટીંગ અને રીવર્સ રેન્ક.

(૧) ફ્રન્ટનેા અર્થ સાધારણ રીતે, સીપાઇઓને પહેલાં એક બીજા સાથે ગોઠવેલા હતા ને નંબર આપેલા હતા તે વખતે જે બાજુએ મોહોડું કરાવેલું હતું તે દિશા એવેા થાયછે. જ્યારે ચેઇન્જરેન્ક કરાવી હોય ત્યારે, ફ્રન્ટ નેા અર્થ જે બાજુએ સીપાઇ લેાકેાનું મેાઢું આવે તે દિશા થાયછે.

(૨) ડાયરેકટીંગ ફ્લેન્કનેા અર્થ જે ફ્લેન્કથી કમ્પની માર્ચ કરેછે તે ફ્લેન્ક.

(૩) રીવર્સ ફ્લેન્કનેા અર્થ ડાયરેકટીંગ ફ્લેન્કથી ઉલટું તે.

સેકશન. ૨૩

ફોરમેશન ઓફ ધ સ્કવોડ ઇન સીંગલ રેન્ક.

(સ્કવોડને એક રેન્કમાં ઉભી કરવી).

ડ્રીલના આ કામમાં થોડા સીપાઇઓને *સીંગલ રેન્કમાં ઉભા કરવા. બે સીપાઇની વચમાં એટલી જગા રાખવી કે દરેક સીપાઇ પોતાની જમણી અગર ડાબી બાજુએ કોઇને પણ અડ્યા વગર ખુલાસેથી ફરી શકે; હથીઆર અગર સામાન સાથે હોય ત્યારે દરેક આદમીને ૨૭ ઈંચ જગા જોઇશે. જ્યારે હથીઆર અગર સામાન સાથે નહીં હોય ત્યારે ઉપર કહ્યા કરતાં ઓછી જગા જોઇએ.

નંબર.—	ઉપર પ્રમાણે બધા માણસો ગોઠવાય ત્યારે રાઇટ (જમણી) તરફથી નંબર બોલવાનો હુકમ આપવો.
ઓડ[1] નંબર્સ [2]ટુ પેઇસીસ ફોરવર્ડ-માર્ચ.-	સ્કવોડ *સીંગલ રેન્કમાં ઉભી હોય અને વચે *ઇન્ટરવલ રાખી કામ કરવું હોય તો મારજીનમાં લખેલો હુકમ આપી [1]ઓડ નંબર વાળાને બે કદમ ફોરવર્ડ કરવા.

---

* સીંગલ=એક * ઇન્ટરવલ=જગા, છેટું, તફાવત.
1 ઓડ=એકી. 2 ટુ=બે.

ઓડ નંબર્સ ટુ પેઈસીસ સ્ટેપ બેક—માર્ચ.— | પછી જ્યારે પાછી અસલ પ્રમાણે સીંગલ રેન્ક કરવી હોય તો માર્જીનમાં લખેલો હુકમ આપી બે કદમ પાછા હઠાડવા.

સેકશન. ૨૪.

ડ્રેસીંગ વ્હેન હોલ્ટેડ.

(હોલ્ટ થયા પછી ડ્રેસ કરવું.)

ડ્રેસીંગના કામમાં જે બાજુથી ડ્રેસ કરવાનો હુકમ થયો હોય તે બાજુએ સીપાઇએ પોતાનું મ્હોં ચાલાકીથી ફેરવી સેકશન ૩માં બતાવ્યા મુજબ જોવું, અને ઝીકનાં નાહાનાં નાહાનાં પગલાં ભરી ડ્રેસીંગ કરવાને માટે આગળ યા પાછળ જવું. પોઝીશન ઓફ ધ સોલજરની રીતમાં કહ્યા પ્રમાણે પોતાના અવયવો રાખવાં.

(૧) ડ્રેસીંગ ઇન સકસેશન.

(એક પછી એક એવી રીતે ડ્રેસ કરવાનું કામ)

ડ્રીલ માસ્તરે જમણી બાજુ ઉપરના આદમીને રેન્કની ફ્રન્ટમાં દોઢ કદમ ઉપર " *રાઇટ હેન્ડમેન આ પેઇસ એન્ડ આ

* જમણી તરફનો આદમી દોઢ પગલું ફ્રન્ટમાં આવે.

રાઈટ-ડ્રેસ.— હાફ ટુ ધ ફ્રન્ટ—માર્ચ ”નો હુકમ આપી ઉભો રાખવો. પછી મારજીનમાં કહ્યા પ્રમાણે ડ્રેસનો હુકમ આપે એટલે બાકી રહેલા સીપાઇ લોકોએ પહેલું એક પગલું ભરવું ને પછી ઉપર કહ્યા પ્રમાણે નાહાનાં નાહાનાં કવીકનાં પગલાં ભરી લાઇનમાં વારા ફરતી દરેક સીપાઇએ આવી જવું. ડ્રેસમાં પોતે બરોબર લાઇનમાં છે તે જોવાને માટે જોડેના માણસોની છાતી આગર પગ ઉપર આધાર રાખવાનો નથી; ત્રીજા એટલે એક મુકીને બીજા આદમીની દાઢી જોઇ ડ્રેસ થવું.

આઈઝ-ફ્રન્ટ— લાઇન બરોબર છે એવી ખાત્રી થાય ત્યારે ડ્રીલ માસ્તરે આઇઝ ફ્રન્ટનો હુકમ આપવો. આ હુકમ મળે તેટલે દરેક સીપાઇએ ચાલાકીથી માથું અને નજર ફ્રન્ટમાં ફેરવવાં.

આંવીજ રીતે રકવોડને ડ્રેસ બેક કરવાનું શીખવાય છે.

ડ્રેસનો હુકમ થાય ત્યારે સીપાઇ એક કદમ ફ્રુટેપ બેક કરે, એટલે પાછળની તરફ એક કદમ ભરે, અને પછી નાહાનાં નાહાનાં પગલાં ભરી પાછળ હઠી લાઇનમાં આવી જાય.

(૨) ડ્રેસીંગ ટુગેધર.

(સાથે ડ્રેસ કરવું).

સીપાઇ લેાકેા પેાતાની જગા ઉપર આવી જાય અને ફક્ત ડ્રેસીંગજ દુરસ્ત કરવાનું હેાય તેા રાઇટ ડ્રેસનેા હુકમ આપવેા જોઇએ. તે વખતે હુકમ આપેલી બાજુના માણસ ઉપર આધાર રાખી દરેક માણસે આગળ યા પાછળ જઇ લાઇનમાં આવી જવું.

જેવી રીતે એક પછી એક અને સાથે રાઇટ ડ્રેસ કરવાની રીત કહી છે તેવી રીતે લેફ્ટ ડ્રેસ કરાવી શકાય.

ડ્રીલ માસ્તરે કેાઇ જગાએ નિશાન રખાવી તેની સીધાણમાં ડ્રેસીંગ કરાવવાથી સવળ પડશે.

સેકશન. ૨૫.

ટર્નિંગ.

(ફરવું).

જેવી રીતે સેકશન ૪ માં બાય નંબરસથી ટર્નિંગનું કામ બતાવ્યું છે તે પ્રમાણે જજીંગધ ટાઇમથી ટર્નિંગ

શીખવવું. સીપાઇઓને નકામા *રીઅર તરફ +ટર્નકરી ઉભા રાખવા નહીં.

સેકશન. ૨૬

માર્ચિંગ ટુ ધ ફ્રન્ટ ઓર રીઅર.

(ફ્રન્ટ અગર *રીઅરમાં [1]માર્ચ કરવી).

માર્ચ કરવાનો હુકમ આપતાં પહેલાં બાય ધ રાઇટ, બાય ધ સેન્ટર, યા, બાય ધ લેફ્ટની [2]કોશન [3]આપવી. માર્ચ કરતી વખતે ખભા ફ્રન્ટમાં તદન ચોરસ, બદન સખત અને નજર સીધાણમાં રાખવી; પરન્તુ નીચે જોઇ રાખવું નહીં.

---

* રીઅર=ફ્રન્ટથી ઉલટું તે.

+ ટર્ન કરી=ફેરવી

૧ માર્ચ=કુચ.

૨ કોશન=ચેતવણી સુચક શબ્દ.

૩ આ કોશન આપવાનું કારણ એ જે દરેક માણસ રાઇટ, લેફ્ટ, અગર સેન્ટરના માણસને મળીને તેની લાઇનમાં રહે. આ વખતે રાઈટ, લેફ્ટ અગર સેન્ટરનો માણસ ખોટો ન ચાલે અને ભુલ ન થાય તેના ઉપર ધ્યાન રાખવું.

દરેક સ્કવોડને રાઇટ, સેન્ટર, યા લેફ્ટની સાથે મળીને ફ્રન્ટ અગર રીઅરમાં ચાલવાનું શીખવવું. તથા દરેક તરેહના (સ્લો, કવીક, અગર ડબલ ટાઇમના) કદમથી કામ કરવાનું શીખવવું જોઇએ.

સીપાઇઓને હોલ્ટ કર્યા વગર સ્લોથી કવીક અને કવીકથી ડબલ ટાઇમથી ઉલટા સુલટી રીતે ચાલવાનું શીખવવું જોઇએ. ડબલથી કવીકનો હુકમ મળે ત્યારે હાથ લટકતા રાખવા જોઇએ, અને આંગળીઓ છુટી મુકી દેવી જોઇએ.

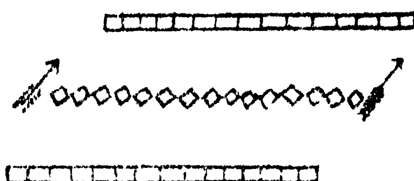
પહેલાં કહ્યા પ્રમાણે સીધા ચાલવા સારૂં રેક્રુટોએ નિશાન પકડી ચાલવું.

માર્ચ કરતી વખતે કોઇ સીપાઇ પોતાની સ્કવોડના લોકોથી જરા આગળ કે પાછળ થઇ જાય તો આસ્તેથી કુદ્યા વગર કદમ લઇ લાઇનમાં આવી જવું. જો સીપાઇ દોડશે અગર કુદશે તો આખી સ્કવોડનું માર્ચિંગ બગડશે.

સેકશન ૨૭.

ડાયગનલ માર્ચ.

(તીર્છા ચાલવું).



આવી જાતની માર્ચ પહેલાં હોલ્ટથી શીખવવી ને પછી લાઈનમાં સીપાઈઓ ચાલતા હોય ત્યારે કોઈ પણ બાજુએ તીર્છા ચાલવાનું શીખવવું.

(૧) હોલ્ટથી.

હાફરાઈટટર્ન ક્વીક-માર્ચ-

ટર્નના હુકમ ઉપર બધા સીપાઈઓએ હાફરાઈટ ટર્ન કરવું અને માર્ચના હુકમ ઉપર દરેક આદમીએ તીર્છે રસ્તે (હવે નવી ફ્રન્ટ થઈ તે તરફ) જવું. આ વખતે જમણી તરફના આદમી ઉપર નજર રાખીને તેના ખભાની સીધાણમાં

પોતાના ખભા રાખવા; અને જમણી તરફના માણુસના માથાને લીધે ડીરેકટીંગ ફ્લેન્કનાં માણુસોનાં માથાં ન દેખાય તેવી રીતે ચાલવું.

આ વખતે રાઇટ તરફના પહેલા માણુસના ઉપર આધાર રહેવાનો માટે તેણે જે બાજુએ જવાનું હોય તેના ઉપર અને કદમ ઉપર ખાસ ધ્યાન આપવું જોઇએ.

સ્ક્વોડ—હોલ્ટ.— હોલ્ટના હુકમ ઉપર સ્કવોડે હોલ્ટ થવું અને પછી,

ફ્રન્ટ.— ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર અસલ ફ્રન્ટ તરફ ફરી જવું.

જો માર્ચિંગ જુલ વગરનું હશે તો હમણાં જે ફ્રન્ટ કરેલ હશે તેની લાઇન અસલી ફ્રન્ટની લાઇનની સમાંતર થશે.

(૨) માર્ચિંગ વખતે.

હાફરાઈટ—ટર્ન.— જ્યારે રકવોડ ફ્રન્ટમાં માર્ચ કરતી હોય અને તીર્છી બાજુએ ચલાવવી હોય તો હાફરાઇટ—ટર્નનો હુકમ આપવો જોઇએ. આ હુકમ થાય એટલે સીપાઇઓએ તે બાજુએ ફરી જઈ તીર્છા ચાલવું.

ફ્રન્ટ—ટર્ન.— પછી જ્યારે રકવોડને અસલની દિશાએ ચલાવવી હશે ત્યારે ફ્રન્ટ—ટર્નનો હુકમ આપવામાં આવશે. તે હુકમથી હરેક સીપાઇએ પોતાની અસલની ફ્રન્ટ તરફ ફરી જવું; અને પોતાનાં પગલાં રોકયા વગર આગળ ચાલવું.

ઉપર કહ્યા પ્રમાણે કવારટર રાઇટ તેમજ લેફ્ટ ટર્ન કરવાનું કામ થઈ સકે, તેમજ ડબલ ટાઇમથી ડાયગનલ માર્ચનું કામ પણ થાય.

સેકશન ૨૮.

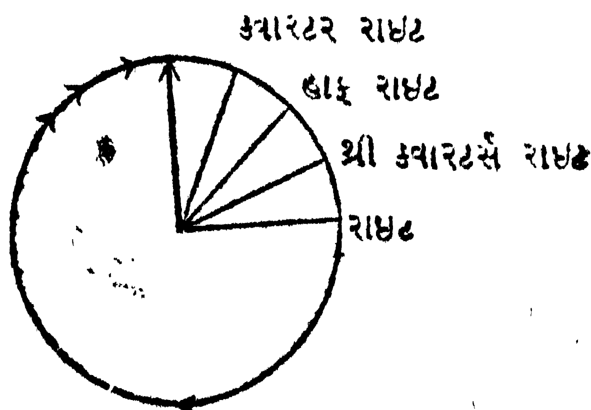
સીંગલ રેન્ક, હોલ્ટેડ, ચેઈન્જીંગ ફ્રન્ટ.

(હોલ્ટ વખતે સીંગલ રેન્કની ફ્રન્ટ બદલવી).

એટ ધ હોલ્ટ ક્વારટર*(હાફ,થ્રી ક્વારટર્સ)રાઇટ-ફોર્મ અથવા રાઇટ —ફોર્મ.	(૧) ફોર્મના હુકમ ઉપર જમણી બાજુના આદમીએ હુકમ કરેલી દિશાએ ફરી જવું. તેમજ બીજા આદમીઓએ તે દિશાગાં હાફ ટર્ન કરવું.
ક્વીક-માર્ચ.-	માર્ચના હુકમ ઉપર જમણી બાજુના સીપાઇ શીવાયના બધા સીપાઇઓએ તીર્છી નજરથી જગણી તરફ જોતાં જોતાં નજીકના રસ્તે નવી ફ્રન્ટમાં પોતાની જગા ઉપર જઈ ડ્રેસીંગમાં આવી જવું.

---

* ક્વારટર, હાફ, થ્રી ક્વારટર્સ રાઇટ કોને કહેવું તે નીચેની આકૃતિથી માલુમ પડશેઃ—



આઇઝ ફ્રન્ટ— { આઇઝ–ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર દરેક સીપાઇએ ચાલાકીથી પોતાનું માથું તથા નજર ફ્રન્ટ તરફ લાવવાં.

(૨) જ્યારે સીપાઇઓને તેમની લાઇનની રીઅર તરફ ફોર્મ કરાવવાના હોય ત્યારે તેમને રાઇટ એબાઉટ ટર્ન કરી ઉપર લખ્યા મુજબ ફોર્મ કરવા, ને ※ફારમેશનનું કામ પુરૂં થાય ત્યારે ફ્રન્ટ અને ડ્રેસનું કામ કરાવવું.

(૩) સ્કવેાડને હાફ રાઇટથી પણ ઓછા એન્ગલ * માં ચેઇન્જ ફ્રન્ટ કરવાનું કામ શીખવવું જોઇએ. આ કામ માટે ડ્રીલ માસ્તરે જમણી બાજુના સીપાઇને ધારેલી દિશા તરફ ઉભો કરવો, ને પછી રાઇટ ડ્રેસના હુકમ ઉપર બાકીના લોકોએ સેક્શન ૨૪ માં બતાવ્યા પ્રમાણે કામ કરવું.

(૪) સ્કવેાડને હાફ રાઇટથી મોટા પણ રાઇટ એન્ગલથી* નાહાના એન્ગલમાં ચેઇન્જ ફ્રન્ટ કરવાનું

※ ફારમેશન=ફોર્મ કરવા તે.

* એન્ગલ=ખુણો.

શીખવવું જોઇએ. આ રીતમાં જમણી બાજુના આદમીને જરૂરી દિશા તરફ ઉભો રાખી રાઈટ-ફોર્મનો હુકમ ડ્રીલ માસ્તરે આપવો; એટલે બાકીના લોકોએ જરૂરી બાજુએ ફરી જવું ને પછી કવીક-માર્ચના હુકમ ઉપર પેટા કલમ (૧) માં કહ્યા પ્રમાણે કરવું.

સેકશન ૨૯.

સીંગલ રેન્ક, ઓન ધ માર્ચ, ચેઇન્જીંગ ડાઇરેકશન.

(ચાલતાં ચાલતાં સીંગલ રેન્કની બાજુ બદલવી).

હાફ રાઈટ-ફોર્મ; યા રાઈટ ફોર્મ.— ફોર્મના હુકમ ઉપર જમણા હાથના આદમીએ જરૂરી દિશાએ ફરી જઇને માર્ક ટાઇમ કરવું; ને બાકીના લોકોએ પણ થોડા ફરી જઈ નવી ફ્રન્ટમાં નજીકના રસ્તે પોતાની જગાએ આવવું. ને આવતાને. માર્ક ટાઇમ કરવું ને ડ્રેસ કરી ફ્રન્ટમાં જોવું.

સ્કવોડ ફોર્મ થતાને વાર ફોરવર્ડનો હુકમ આપવો.

સ્કવોડે હોલ્ટ કરેલ હોય અને નવી ફ્રન્ટમાં લાવવી હોય તો—"ઓન ધ મુવ, હાફ રાઇટ (યા રાઇટ) ફો-

મેં—ક્વીક—માર્ચ" નો હુકમ આપવો જોઇએ; અને જરૂરી દિશા તરફ આવતાં ફોરવર્ડનો હુકમ આપવો; એટલે નંબર (૧) માં કહ્યા પ્રમાણે સ્કવોડે કામ કરવું.

ઉપર રાઇટમાં કહ્યું છે તે પ્રમાણે લેફ્ટથી કામ થઇ શકે.

સેકશન ૩૦.

માર્ચિંગ એઝ ઇન ફાઇલ.

(ફાઇલના આકારમાં માર્ચ કરવાનું કામ).

(૧) હોલ્ટથી:—

રાઈટ-ટર્ન.—

જ્યારે સીપાઇઓ ફાઇલમાં ઉભા હોય ત્યારે તેમને એકના પછી એક, એવી રીતે કવર કરવાનું શીખવવું જોઇએ. જયારે સાથેના આદમીના માથાને લીધે બીજા કોઇનું માથું દેખાય નહીં, ત્યારે ખરૂં કવર થયેલું છે એમ સમજવું.

ફાઇલમાં માર્ચ કરવાના કામમાં સાધારણ માર્ચિંગના બધા કાયદા પ્રમાણે કામ કરવાની ખાસ જરૂર છે.

કવીક-માર્ચ.-

માર્ચના હુકમ ઉપર બધા લોકોએ એક સાથે પુરૂં કદમ લઇ આગલ ચાલવું, ને તે વખતે દરેક આદમી વચે જે છેટું હોય તે વધારે ઓછું થવા દેવું નહીં. કોઇ આદમીએ નીચું જોવું નહીં તેમજ શરીરને પાછળ ઝુકાવવું નહીં. સૌથી આગળના માણસે દુરની કાંઇ નિશાનીઓ નજરમાં રાખી ચાલવું અને બાકીના લોકોએ પોતાની આગળના માણસને બરાબર રીતે કવર કરી ચાલવું.

સ્કવોડ-હોલ્ટ; ફ્રન્ટ.—

હોલ્ટ-ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર બધા સીપાઇઓએ હોલ્ટ કરી અસલની ફ્રન્ટ તરફ ફરી જવું. જો માર્ચિંગ બરોબર રીતે થયેલું હશે તો ડ્રેસીંગમાં ખામી માલુમ પડશે નહીં.

(૨) માર્ચથી.

રાઇટ-ટર્ન.-

ટર્નનો હુકમ થાય ત્યારે સીપાઇઓએ જમણી બાજુએ ફરી જવું અને પાછલે માર્ચમાં ચાલતા હોય તે પ્રમાણે ચાલવું.

ફ્રન્ટ-ટર્ન.— પછી અસલની દિશા તરફ આવવા માટે ફ્રન્ટ-ટર્નનો હુકમ મળે એટલે સીપાઇઓએ અસલની ફ્રન્ટ તરફ ફરી જઇ લાઇનમાં સીધા ચાલવું.

ઉપર રાઇટમાં કહ્યા પ્રમાણે લેફ્ટ ટર્ન કરી માર્ચિંગનું કામ થાય છે.

સેકશન ૨૧ (૨) માં કયા પગ ઉપર કઇ દિશામાં ફરવું તે આપેલું છે તેના ઉપર ખાસ ધ્યાનઆપવું જોઇએ.

ઉપર પ્રમાણે ફાઇલમાં ડબલ ટાઇમથી માર્ચિંગનું કામ કદી પણ કરાવવું નહીં.

સેકશન ૩૧.

વ્હીલીંગ એઝ ઇન ફાઇલ.

(ફાઇલમાં વ્હીલ કરવાનું કામ).

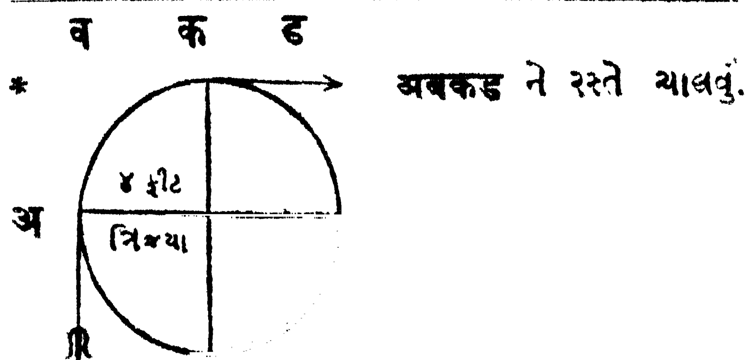
જ્યારે સ્કવોડ ફાઇલમાં ચાલતી હોય ત્યારે જમણી અગર ડાબી બાજુએ વ્હીલ કરી *ડીરેકશન બદલવાનું શીખવવું જોઇએ. આગળના સીપાઇએ ચાર ફીટ ની ત્રિજ્યાના ચકરના પા ભાગ જેટલો

---

* ડીરેકશન=બાજું.

રાઈટ-વ્હીલ. { ઘેરાવો* લઇ ચાલવું; અને બાકીના સીપાઇઓએ તેની માફક એક બીજાની પાછળ, પગલે પગલે, બે સીપાઇની વચ્ચે રાખેલું છેટું વધારે અગર ઓછું કર્યા વગર, અને ટાઇમમાં ફેરફાર કર્યા વગર, ચાલવું; પણ વ્હીલ કરતી વખતે અંદરનું પગલું લગાર નાંહાનું ભરવું.

જ્યારે થોડા લોકોએ નવી દીશામાં વ્હીલ કર્યું હોય પછી માર્ક ટાઇમ કરવાનો હુકમ આપવામાં આવે અને



રીઅર ફાઇલ્સ—કવર કરવાનો હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે રીઅર ફાઇલ વાળાઓએ હાફ લેફ્ટ ટર્ન કરી ડાગનલ માર્ચ કરી કવર કરવું.

સેકશન ૩૨.

મેન માર્ચિંગ એઝ ઈન ફાઈલ ફોર્મીંગ સ્કવોડ.

(ફાઇલ માર્ચ કરતી હોય તે વખતે સ્કવોડ બનાવવી).

(૧) સ્કવોડને ફોર્મ કરવી.

ફ્રન્ટ—ફોર્મ.— જ્યારે સ્કવોડ *રાઇટથી ફાઇલના આકારમાં ચાલતી હોય તે વખતે ફ્રન્ટ—ફોર્મ થવાનો હુકમ આપવામાં આવે તો આગલો આદમી માર્ક ટાઇમ કરે, અને બાકીના લોકો હાફ લેફ્ટટર્ન કરે અને આગલા આદમીની સાથે લેફ્ટ તરફ આવી જાય; અને લાઇનમાં આવે એટલે માર્ક ટાઇમ કરે, ડ્રેસ કરે, અને પછી ફ્રન્ટમાં જુએ.

---

* સેકશન ૨૬ ની ફુટનોટ બાય ધ રાઇટ વિગેરે માટે આપી છે તે જુઓ.

સ્કવેાડ-ફેારવર્ડ યા હેાલ્ટ.— | સ્કવેાડ ઉપર પ્રમાણે ફેાર્મ થાય ત્યારે ફેારવર્ડ યા હેાલ્ટનેા હુકમ આપવેા.

રાઈટ-ડ્રેસ.— | આ હુકમ સ્કવેાડને હેાલ્ટ કર્યા શિવાય આપવેા નહીં.

આઈઝ-ફ્રન્ટ.— | આ હુકમ થાય ત્યારે પહેલાં કહ્યા પ્રમાણે માથું અને નજર સીધાં ફ્રન્ટમાં ફેરવવાં.

(૨) સ્કવેાડને રીઅર ફેાર્મ કરવી.

આ કામ ઉપર બતાવ્યા મુજબ કરવું; ફકત ફેર એટલેાજ કે સીપાઇઓએ હાફ રાઇટ ટર્ન કરી આગલા આદમીની જમણી બાજુએ ફેાર્મ થવું. આ કામ માટે વર્ડ ઓફ કમાન્ડ રીઅર-ફેાર્મ છે.

(૩) સ્કવેાડને રાઈટ ફેાર્મ કરવી.

રાઈટ-ફેાર્મ.— | સ્કવેાડ રાઇટથી ફાઇલના આકારમાં ચાલતી હેાય તે વખતે જો રાઇટ-ફેાર્મનેા હુકમ મળે તેા આગળના આદમીએ રાઇટ વ્હીલ કરીને એ હુકમ

પોતાની ફ્રન્ટમાં બરી હોલ્ટ થવું, ને બાકીના લોકોએ એક પછી એક તેની લેફ્ટ ઉપર ફોર્મ થવું ને પોતાની જગાએ પહોંચતાંજ ડ્રેસ કરવું.

આઇઝ-ફ્રન્ટ.— જ્યારે સ્કવોડ ફોર્મ થાય ત્યારે આઇઝ-ફ્રન્ટનો હુકમ આપવો.

આવી રીતે જ્યારે લેફ્ટ-ફોર્મનો હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે સૈાથી આગળના આદમીએ લેફ્ટ વ્હીલ થઇ એકદમ આગળ જવું અને પાછળના આદમીઓએ રાઇટ ઉપર ફોર્મ થવું.

જ્યારે સ્કવોડ રાઇટથી (બાય ધ રાઇટ) માર્ચ કરતી હોય ત્યારે જેવી રીતે ફ્રન્ટ અગર રીઅર અગર રાઇટ ફોર્મ થાય છે તેવીજ રીતે જ્યારે સ્કવોડ લેફ્ટથી (બાય ધ લેફ્ટ) માર્ચ કરતી હોય ત્યારે ફ્રન્ટ અગર રીઅર અગર રાઇટ યા લેફ્ટ-ફોર્મનું કામ કાંઇ પણ ફેર શિવાય થાય છે.

સ્કવોડ જે વખતે ફાઇલના આકારમાં ચાલતી હોય તે વખતે હોલ્ટ, ફ્રન્ટ, અગર ફ્રન્ટ-ટર્નનો હુકમ મળે તો અસલની ફ્રન્ટ તરફ સીપાઇ લોકોએ ફરી જવું.

સેકશન ૩૩.

સાઈડ સ્ટેપ.

(બાજુ ઉપર પગલું ભરવું).

સેકશન ૨૦ ભાગ (૨) માં બતાવ્યા પ્રમાણે સાઇડ સ્ટેપનાં કદમ જજીંગ ધ ટાઇમથી ભરવાનું કામ ડ્રીલ માસ્તરે શીખવવું જોઇએ. સીપાઇઓએ સંભાળ રાખવી કે આ વખતે ખભા ચોરસ રહે અને કદમ ફ્લેન્ક (બાજુ) ની લાઇનમાં આવે.

સેકશન ૩૪.

માર્ચિંગ વીથ આર્મ્સ.

(*હથિયાર સાથે માર્ચ કરવી).

ઉપરની સેકશનોમાં બતાવ્યા પ્રમાણે ડ્રીલ માસ્તરે રેક્રુટને તરેહ તરેહના કદમથી બંધુકની સાથે કામ કરવાનું શીખવવું જોઇએ. આ કામ રેક્રુટ કરતા હોય ત્યારે તેના પોઝીશન※ ઉપર ખાસ ધ્યાન રાખવું જોઇએ.

રેક્રુટે જે હાથ ખાલી રહે તે સહેજ હાલવા દેવો.

---

* હથીઆર એ શબ્દ બંધુકના અર્થમાં વપરાએલો છે.

※ પોઝીશન=ઢબ.

જ્યારે સીપાઇ બંધુક સાથે પેરેઇડ કરતો હોય ત્યારે તેણે હમેશાં " ઓરડર આર્મ્સ " થી [1]ફાલ ઇન કરવું.

માર્ચિંગ વખતે બંધુક કેવી રીતે રાખવી તથા કેવી રીતે ચાલવું તે રાઇફલ એકસરસાઇઝમાં આપેલું છે.[2]



સ્કવોડ ડ્રીલ ઇન ટુ રેન્કસ.

(બે રેન્કમાં સ્કવોડ ડ્રીલ).

સેકશન ૩૫.

ફોરમેશન ઓફ સ્કવોડ ઇન ટુ રેન્કસ.

(સ્કવોડને બે રેન્કમાં ઉભી કરવી).

હવે સ્કવોડને ડ્રીલ માટે બે રેન્કમાં ઉભી કરવી. જે ફ્લેન્કથી ફોર્મ થવાનો હુકમ મળે તે તરફથી સીપાઇએ એક પછી એક ઉભા થવું. દરેક રીઅર રેન્કવાળા પો-

---

૧. ફોલઇન=હારમાં દાખલ થવું—ફાલીન કહે છે તે.

૨. સેકશન ૩૪ બંધુકના હથિયાર વાળાને માટે છે પણ ઇનફન્ટ્રી ડ્રીલની ચોપડીમાં સ્કવોડ ડ્રીલમાં આપેલી હોવાથી આપેલી છે.

તાની ફ્રન્ટ રેન્કવાળાને કવર કરે અને (આગલા માણુ-સેાની) એડીથી (પાછલા માણુસેાની) એડી સુધી બે કદમ યાને ૬૦ ઇંચને તફાવત રાખે. આવી રીતે એ-કની પાછળ એક એમ બે માણુસેા ઉભા રહે તેને એક " ફાઇલ " સમજવી. જ્યારે સ્કવેાડમાં એકી સંખ્યાના માણુસેા હેાય ત્યારે ફ્રન્ટ રેન્કની ડાબી બાજુથી ત્રીજો માણસ " બ્લેન્ક ફાઇલ " યાને અધુરી ફાઇલ રહેશે, એટલે તેની રીઅર રેન્કમાં ખાલી જગા રહેશે. સ્કવેાડને *રાઇટથી ×લેફ્ટ તરફ નંબર આપવા જોઇએ, અને હાફ સ્કવેાડમાં ડ્રીલ કરાવવી જોઇએ.

જમણી બાજુની અડધી સ્કવેાડની જોડેની ફાઇલને આખી સ્કવેાડનું [1]સેન્ટર ગણવું.

જો સ્કવેાડની ડ્રીલ ઇન્ટરવલ [2]રાખી કરાવવી હેાય તેા સ્કવેાડને રાઇટથી નંબર કરાવી પછી નીચે પ્રમાણે હુકમ આપવેાઃ—

---

* રાઇટ=જમણી બાજુ.

× લેફ્ટ=ડાબી બાજુ.

૧ સેન્ટર=મધ્ય બીન્દુ.

૨ ઇન્ટરવલ=બે માણુસ વચ્ચે રાખેલું છેટું.

ઓડ નંબર્સ ઓફ ધ ફ્રન્ટ ટુ પેઈસીસ ફોરવર્ડ—ઈ-વન ઓફ ધ રીઅર ટુ પેઈસીસ ટુ ધ રીઅર—માર્ચ.*

પછી ફરીથી સ્કવેાડ બનાવવી હેાય ત્યારે ફ્રન્ટ રેન્કના ✻ઓડ નંબરને બે કદમ રીઅરમાં અને રીઅર રેન્કના ઈવન નંબરને બે કદમ ફ્રન્ટમાં જવાનેા હુકમ આપવેા.

સેક્શન ૩૬.

ડ્રેસીંગ.

ફ્રન્ટ રેન્કના લેાકેાએ સેકશન ૨૪ માં બતાવ્યા મુજબ ડ્રેસ કરવું અને રીઅર રેન્કના લેાકેાએ પેાતાની ફ્રન્ટવાળાના ઉપર નજર રાખી તેમને કવર કરવા અને જ્યારે તે લેાકેા ડ્રેસ કરે ત્યારે જે તફાવત રાખેલેા હેાય તે બરેાબર રાખવેા.

---

* અર્થ—ફ્રન્ટ રેન્કના એકી નંબર બે પગલાં આગળ જાઓ અને રીઅર રેન્કના બેકી નંબર બે પગલાં પાછળ જાઓ.

✻ ઓડ=એકી. ઈવન=બેકી.

સેકશન ૩૭.

માર્ચીંગ ટુ ધ ફ્રન્ટ ઓર રીઅર; ઓર ફ્લાઇલ માર્ચીંગ.

(ફ્રન્ટ અગર રીઅરમાં અગર ફ્લાઇલમાં માર્ચ કરવું).

સીંગલ રેન્કમાં બતાવ્યા મુજબ બે રેન્કની સ્કવૉડને જાત જાતની રીતે માર્ચનું કામ શીખવવું.

કવરીંગ અને [1]ડીસટન્સ—જ્યારે સ્કવૉડ લાઇનમાં માર્ચ કરતી હોય ત્યારે રીઅર રેન્કવાળા લોકોએ આગળની રેન્કવાળા સાથેનું કવરીંગ અને છેટું બરોબર રાખવાં.

ફ્લાઇલ માર્ચીંગ—ફ્લાઇલમાં માર્ચ કરતી વખતે વ્હીલનું કામ સેકશન ૩૦ અને ૩૧ મીમાં લખ્યા પ્રમાણે કરવું. રીઅર રેન્કવાળાએ આગલી રેન્કવાળા સાથે ડ્રેસ બરોબર રાખવા ધ્યાન રાખવું.

સેકશન ૩૮.

રેકીંગ ઓપન ઓરડર. ૧ હોલ્ટથી.

માર્ચના હુકમ ઉપર રીઅર રેન્કે કવીક સ્ટેપથી બેક ટમ સ્ટેપ બેક કરવું,

---

૧ ડીસટન્સ=તફાવત, છેટું.

ઓપનઓરડર —માર્ચ.— અને "રીઅર રેન્ક, રાઇટ—ડ્રેસના" હુકમ ઉપર રીઅર રેન્કને ડ્રીલ માસ્તરે રાઇ-ટથી ડ્રેસ કરવી.

રીઅર રેન્ક આઈઝ— ફ્રન્ટ.— પછી ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર રીઅર રેન્ક વાળાએ પોતાનાં માથાં અને નજર ચાલા-.કીથી ફ્રન્ટ તરફ ફેરવવાં.

ક્લોઝ ઓરડર —માર્ચ.— માર્ચના હુકમ ઉપર રીઅર રેન્ક વાળા લોકોએ ફ્રન્ટ તરફ બે કદમ ભરવાં.

(૨) માર્ચથી.

ઓપન-ઓરડર. ઓરડરનો હુકમ મળે એટલે રીઅર રેન્ક વાળાએ બે કદમ માર્ક ટાઇમ કરવું.

ક્લોઝ-ઓરડર.- ઓરડરના હુકમ ઉપર ફ્રન્ટ રેન્ક વાળાએ બે કદમ માર્ક ટાઇમ કરવું.

સેકશન ૩૯.

ચેઇન્જ રેન્કસ.

(રેન્ક બદલવી).

ચેઇન્જ-રેન્કસ.- રેન્કસના હુકમ ઉપર સ્કવોડ ટને એ-બાઉટ કરવું.

ઉપર પ્રમાણે કર્યાથી અસલની ફ્રન્ટ રેન્ક, રીઅર રેન્કનું કામ કરશે અને રીઅરરેન્ક ફ્રન્ટરેન્કનું કામ કરશે. પહેલાંની રાઇટહાફ સ્કવેાડ લેફ્ટ હાફ થશે અને જુની લેફ્ટ હાફ નવી રાઇટ હાફ થશે. અસલની રાઈટ ફ્રાઇલ રાઇટ ફ્રાઇલ અને અસલી લેફ્ટ ફ્રાઈલ લેફ્ટ ફ્રાઇલ રહેશે.

જો બ્લેન્ક ફ્રાઇલ હશે તેા એબાઉટ ટર્ન થયા પછી તે સીપાઇએ નવી થયેલી ફ્રન્ટ રેન્કમાં ખાલી જગા ઉપર જવું.

સેકશન ૪૦.

ડાયગનલ માર્ચ.

સીંગલ રેન્કસમાં બતાવ્યા પ્રમાણે બેવડી રેન્કને ડાયગનલ માર્ચ શીખવવી, રીઅર રેન્ક વાળા લેાકેાએ પેાતાની ફ્રન્ટ રેન્કવાળા સાથે જે છેટુ હશે તે બરાબર રાખવું કે જેથી કરીને હેાલ્ટ અને ફ્રન્ટનેા હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે કવરમાં ખામી માલુમ પડે નહીં.

સેકશન ૪૧.

ચેન્ઈજીંગ ફ્રન્ટ એાર ડાઈરેકશ.

સ્કવેાડની ફ્રન્ટ રેન્કે હેાલ્ટ અને માર્ચ કરતી વખતે ચેઇન્જ ફ્રન્ટ યા ચેઇન્જ ડાઇરેકશન સેકશન ૨૮ અને ૨૯માં કહ્યા પ્રમાણે કરવાં. રીઅર રેન્કે ટર્ન કરવું નહીં, પણ ફેાર્મના કામમાં કહ્યાપ્રમાણે ફ્રન્ટ રેન્કના પ્રમાણે ચાલવાનું કામકરવું.

સેકશન ૪૨.

ફોરમેશન ઓફ ફોર્સ.*

* ઓડ ફાઈલના સ્કવોડનું ફોર્મ ફોર્સ

ટેલીંગ ઓફ

રા	લ	રા	લ	રા	લ	રા	લ	રા
૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦
૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦
૯	[illegible]	૭	૬	૫	૪	૩	૨	૧

ફોર્મ ફોર્સ

૮૦	૭૦	૫૦	૩૦	૧૦
૯૦		૬૦	૪૦	૨૦
૮૦		૫૦	૩૦	૧૦
૯૦	૭૦	૬૦	૪૦	૨૦

ઓડ અને બ્લેન્ક ફાઈલની સ્કવોડનું ફોર્મ ફોર્સ

ટેલીંગ ઓફ

સે	રા	રા	લે	રા	લે	રા	લે	રા
૯	૮	૭	૬	૫	૪	૩	૨	૧
૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦
૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦

ફોર્મ ફોર્સ

૮૦	૭૦	૫૦	૩૦	૧૦
૯૦		૬૦	૪૦	૨૦
૮૦		૫૦	૩૦	૧૦
૯૦		૬૦	૪૦	૨૦

બ્લેન્ક ફાઈલની સ્કવોડનું ફોર્મ ફોર્સ

ટેલીંગ ઓફ

સે	રા	લે	રા	લે	રા	લે	રા	લે	રા
૧૦	૯	૮	૭	૬	૫	૪	૩	૨	૧
૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦
૦	૦		૦	૦	૦	૦	૦	૦	૦

ફોર્મ ફોર્મ

૯૦	૮૦	૫૦	૩૦	૧૦
૧૦૦	૮૦	૬૦	૪૦	૨૦
૯૦		૫૦	૩૦	૧૦
૧૦૦	૭૦	૬૦	૪૦	૨૦

(સ્કવેાડને ચાર લાઇનમાં બનાવવી).

એાડ નંબર્સને રાઇટ ફાઇલ, અને ઇવિન નંબર્સને લેફ્ટ ફાઇલ ગણવી; પરન્તુ જ્યારે સ્કવેાડની ડાબી બાજુનેા સીપાઇ એકી નંબરનેા હેાય ત્યારે લેફ્ટ ફેાર્સ (ડાબી બાજુના ચાર યાને બે ફાઇલ) બરાબર રહે તેને માટે ડાબી તરફથી છેલાની પહેલી ફાઇલ જો કે બેકી હેાય તેા પણ તેને રાઇટ ફાઇલ જાણવી અને ડાબી બાજુની ફાઇલ જો કે એકી નંબરની હેાય તેા પણ તેને લેફ્ટ ફાઇલ ગણવી. લેફ્ટથી ત્રીજી ફાઇલને જોડની ફાઇલ નહીં હેાવાથી તેને " એાડ ફાઇલ " કહેવી.

(૧) હેાલ્ટથી ફેાર્મ ફેાર્સ.

ફેાર્મ-ફેાર્સ— ફેાર્સના હુકમ ઉપર લેફ્ટ ફાઇલે ડાબા પગથી ૩૦ ઇંચનું કદમ રીઅરમાં લેવું અને પછી જમણા પગથી ૨૭ ઇંચનું કદમ જમણી તરફ લેવું તે એવી રીતે કે રાઇટ ફાઇલને કવર કરે. આવી રીતે ઉભા રહે તેને સ્કવેાડ " ફેાર્સ* ડીપ " કહેવી.

* ફેાર્સ ડીપ=ચાર માણસની ઉંડાઇની ટુકડી.

સ્કવાડ-ફ્રન્ટ.— ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર લેફ્ટ ફાઇલે ડાબે પગે ૨૭ ઇંચનું પગલું ડાબી તરફ લઈ જમણા પગથી ૩૦ ઇંચનું પગલું ફ્રન્ટમાં લેવું; અને ફાઇલની લાઇનમાં આવી જવું.

ફોર્મ-ફોર્સ— ઉપર કહ્યા પ્રમાણે.

એબાઉટ (આ રા. ઇટ વિગેરે) ટર્ન.— હુકમ મળે તે પ્રમાણે સ્કવોડે ટર્ન કરવું.

સ્કવોડ ફ્રન્ટ.— ફ્રન્ટના હુકમ ઉપર ફ્રન્ટ ટર્ન કરી સ્કવોડ ઉપર કહ્યા પ્રમાણે કામ કરવું.

ચેઇન્જ રેન્કસ કરી હોય તો પણ રાઇટ ફાઇલ તે રાઇટ ફાઇલ અને લેફ્ટ ફાઇલ તે લેફ્ટ ફાઇલ જ રહેશે, માટે ચેઇન્જ રેન્કસ કર્યા પછી ફોર્મ ફોર્સ કરવું હોય તો લેફ્ટ ફાઇલે જમણા પગથી સ્ટેપ એક કરી ડાબા પગથી સાઇડ સ્ટેપ લેવું.

(૨) માર્ચ કરતી વખતે ફોર્મ ફોર્સ.

સ્કવોડ ફ્રન્ટ, રીઅર, ફ્લેન્ક, અગર ડાયગનલ માર્ચ કરતી હોય તે વખતે ફોર્મ ફોર્સ કરવું હોયતો ફોર્મ-ફોર્સ નો હુકમ મળે તેટલે રાઇટ ફાઇલે બે કદમ માર્ક-ટાઇમ કરવું, અને લેફ્ટ ફાઇલે ઉપર બતાવ્યા પ્રમાણે પોતાની

જગાએ જવુ; અને ફોર્સ થયા બાદ રાઇટ યા લેફ્ટ-ટર્નનો હુકમ મળે તો તે દિશા તરફ ટર્ન કરવું.

સ્કવોડ ફોર્સના આકારમાં ફ્રન્ટ, રીઅર અગર ફ્લેન્કમાં ચાલતી હોય ત્યારે તેને ડાયગનલ અગર બીજી જાતની કોઇ પણ દિશામાં ટર્ન કરવી.

સ્કવોડ ફોર્સના આકારમાં ફ્રન્ટ, રીઅર અગર ફ્લેન્ક માં ચાલતી હોય તે વખતે ફોર્મ ટુ *ડીપનો હુકમ આપવામાં આવે ત્યારે રાઇટ ફાઇલે બે કદમ માર્ક ટાઇમ કરવું અને લેફ્ટ ફાઇલે આગળ યા પાછળ જઈ ડીપની સ્થિતિમાં પોતાની જગા ઉપર જવું.

સ્કવોડ ફોર્સમા કોઇ પણ ફ્લેન્ક તરફ ચાલતી હશે ત. ફ્રન્ટ (યા રીઅર) ટર્નનો હુકમ મળેતો તેણે બતાવેલા વખતે દિશામાં ફરીજઇ રી ફોર્મ ટુ ડીપ કરવું.

સેકશન ૪૩.

ફોર્સ વ્હીલીંગ એન્ડ ફોર્મીંગ સ્કવોડ

(ફોર્સમાં વ્હીલ કરવાનું અને સ્કવોડ બનાવવાનું કામ).

૧ વ્હીલ કરવું.

સ્કવોડ કોઇપણ ફ્લેન્કથી ફોર્સના આકારમાં ચાલતી હોય ત્યારે રાઇટ યા લેફ્ટ વ્હીલ કરી ચલાવવી હોય તો ફાઇલમાં વ્હીલ કરેછે તેવી રીતે કરવું. ફોર્સમાંના દરેક

---

* ફોર્મ ટુ ડીપ=બે માણુસની ઉંડાઇની ટુકડી થાઓ.

જાણે પહેલાંના સખસોએ જે જગાએ વ્હીલ કર્યું હોય તે ઠેકાણે વ્હીલ કરવું. જ્યારે સ્કવોડના કોઇ પણ ભાગે વ્હીલ કર્યું હોય ત્યારે હોલ્ટ અગર માર્ક ટાઇમ કરવાનો હુકમ મળે તે વખતે રીઅર ફોર્સ-કવરના હુકમ ઉપર ડાયગનલ માર્ચથી કવર કરવું,

(૨) ફ્રન્ટ, રીઅર, રાઇટ યા લેફ્ટ ફોર્મ થવું—

સ્કવોડ કોઇ પણ ફ્લેન્કથી ફોર્સના આકારમાં ચાલતી હોય તે વખતે ફ્રન્ટ, રીઅર રાઇટ યા લેફ્ટ ફોર્મ થવાનો હુકમ આપવામાં આવે તો તેણે ફોર્સ ટુ ડીપ થઇ સેકશન ૭રમાં બતાવ્યા પ્રમાણે કામ કરવું.

સેકશન ૪૪.

પાસીંગ ઓબસ્ટેકલ્સ.

(હરકત દુર કરવી).

સ્કવોડને આગળ ચાલતાં વાવ, કુવો, કે બીજી કાંઈ તરેહની હરકત આવે તો જેટલી ફાઇલ આગળ ન જઈ શકે તેવી હોય તેટલી ફાઇલનો નંબર આપી નીચે પ્રમાણે હુકમ આપવો:—

ફાઈલ્સ ઓન ધ રાઇટ, લેફ્ટ-ટર્ન,
ફાઈલ્સ ઓન ધ લેફ્ટ, રાઇટ ટર્ન.

એટલે તેટલી ફાઇલો લેફ્ટ યા રાઇટ ટર્ન કરી માર્ક ટાઇમ કરે; પછી રાઇટ ફાઇલ્સ માટે રાઇટ-વ્હીલ અને

લેફ્ટ ફાઇલ્સ માટે લેફ્ટ-વ્હીલનો હુકમ મળે ત્યારે વ્હીલ કરી બાકીની સ્કવેાડની ફલેન્કની પાછળ ચાલવું.

વચ્ચે આવેલી હરકત દુર થાય એટલે—ફાઇલ્સ (યા ફાર્મ) ટુ ધ ફ્રન્ટનેા હુકમ મળે એટલે ફરીથી ફ્રાર્મ થવા સારૂ સીપાઇઓએ બહારની તરફ હાફ-ટર્ન કરવું, અને પેાતાની જગાએ ડબલથી જવું.

વળી હરકત દુર કરવા સારૂ સ્કવેાડ ફ્રાર્મ-ફ્રાર્મ કરી રાઇટ, સેન્ટર યા લેફટ કલેાઝ કરવું, અને પછી હરકત દુર થાય ત્યારે રી ફ્રાર્મ ટુ ડીપ કરવું.

સેકશન ૪૫.

ડીસમીસીંગ આ સ્કવેાડ.

(સ્કવેાડને *ડીસમીસ કરવી.)

(૧) બંધુક વગરનાને (અન આર્મ્ડને).

રાઇટ—ટર્ન.— ટર્નના હુકમ ઉપર સ્કવેાડના માણસેાએ રાઇટ ટર્ન કરવું

ડીસમીસ.— ને ડીસમીસના હુકમ ઉપર ચુપકીથી ચાલ્યા જવું.

(૨) બંધુકવાળાને—ઉપર પ્રમાણે પણ ડીસમીસના હુકમ ઉપર પોર્ટ આર્મ્સ કરવું અને પછી થેાડીવાર પછી શેાલ્ડર આર્મ્સ કરી ચુપકીથી ચાલ્યા જવું.

સમાપ્ત.

---

* ડીસમીસ કરવી=રજા આપવી.

આ ચોપડી ફરનાનડીઝ બ્રીજ ઉ. ર

મેસર્સ સાકરલાલ બુલાખીદાસને

ત્યાંથી મળશે.